

Sterneschauen im Burgenland



TESTS:

Alfa Romeo Junior Elettrica • Ford Puma
Mitsubishi ASX Hybrid • Smart #1 • VW Tayron TDI

Steuer

Das erwartet uns



Klassik

Artega GT



Rückblick

Vergessene E-Auto-Projekte



EEELDARK

DUFTEE DARE. WIRKT STARK.

SONAX[®]
MADE IN GERMANY



FÜR AUTOFÄHRERINNEN UND AUTOFÄHRER, DIE WERT AUF DAS BESONDERE LEGEN:
DER ERSTE SCHWARZE SOMMERSCHEIBENREINIGER MIT LUXURIÖSEM „VIP-LOUNGE“-DUFT

- Reinigt schlierenfrei und zuverlässig materialschonend
- Gebrauchsfertig für die Scheibenwaschanlage
- Im Kanister mit Ausgießer

Seit geraumer Zeit ist laufend medial von Zöllen auf europäische Produkte aller Art zu lesen, auch auf Fahrzeuge, die in Europa hergestellt werden. Die Gründe warum sind vielfältig. Fakt ist, es ist nicht von Vorteil, weder für Kunden oder Hersteller, wenn Produkte verteuert werden. Noch schwieriger wird es, wenn eine Person/Land sehr wankelmütig die Zölle von heute auf morgen ändert, aussetzt oder wieder über Bord wirft. Das verunsichert nicht nur die Käufer, sondern auch die Verkäufer und die Automobilhersteller. Kunden können sich nicht mehr sicher sein, zu welchem Preis ihr Fahrzeug im Endeffekt kosten wird. Hersteller können nicht mehr planen ob sich der Verkauf von Modellen noch rentiert.

2024 wurden laut der International Trade Administration rund 780.000 europäische Fahrzeuge in die USA exportiert und nur rund 220.000 aus den USA. Daher haben die Amerikaner aus Protektionismus Zölle auf Fahrzeuge europäischer Autohersteller aufgeschlagen. Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten. Aber auch Europa war nicht untätig, und hat schon davor Zölle auf chinesische Fahrzeuge aufgeschlagen. Die europäischen Hersteller hingegen stehen vor einem Rätsel, wie sie die Verkäufe in China wieder ankurbeln können. Ausländische Hersteller wiederum versuchen das in Europa zu umgehen, indem sie europäische Fabriken aufkaufen, und werden in Europa bauen, oder auch bauen lassen. Eventuell sogar in Auftragsfertigung in Österreich. Klingt verlockend.

In Summe sorgen Zölle für Verunsicherung, was zu einer Zurückhaltung beim Kauf führt, die Hersteller geraten durch geringere Verkaufszahlen unter Druck und das kann sich auf die Arbeitsplätze bei den europäischen Automobilherstellern auswirken. So oder so, gewonnen haben nur jene nicht europäischen Autohersteller, die Fabriken in Europa eingekauft haben. Weil sie Fabriken haben, die Zölle umgehen und dennoch ihre Fahrzeuge in Europa verkaufen können.

In dieser Ausgabe werfen wir auch wir einen Blick auf nie realisierte Elektro-Projekte und künftige BMW-Vorreiter. Zusätzlich stellen sich die elektrischen City-SUV Smart #1 und Alfa Romeo Junior einem Duell, sowie die konventionellen Segment-Mitbewerber Ford Puma und Mitsubishi ASX. Spannend auch die (Teuerungs)-Pläne der neuen Regierung, Aufklärung über Wildunfälle und Alkoholkonsum am Steuer. Auch den neuen Audi A6 Avant und Mitsubishi Outlander sind wir probegefahren.

Allzeit eine gute Fahrt,
Ihr Joachim Zanitzer



Inhalt

Coverstory:	Sterneschauen im Burgenland	4
Tests:	Ford Puma	16
	Mitsubishi ASX	17
	Smart #1	18
	Alfa Romeo Junior	19
	VW Tayron	20
Neuheiten:	Audi A6 Avant	22
	Misubishi Outlander	24
Rückblick:	Vergessene Elektro-Projekte	26
E-Mobilität:	Zanitzers E-Block	28
Steuer:	Regierungsvorhaben	30
Psychologie:	Alkoholkonsum	32
Recht:	Wildunfälle	33
Psychologie:	Seitensprünge	34
Ausblick:	Neue BMW	38
Klassik:	Artega GT	40
	Trimmels Tierisch gut VIII	42
Verkehr & mehr:	Kommentar, Buchtipps, Eastereggs ..	44
Recht:	Leserfragen	46



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, Kontakt: leser@motorandmore.at Redaktion und freie Mitarbeiter: Keijo Keke Platzler, Alexander Trimmel, Tanja Pitzer, Rainer Lustig, Ildika Biela, Eduard Unger, Joachim Zanitzer, W.E. Randerer, Georg Hanousek, Bernhard Reichel, Fotos: Henry Gasselich, Anzeigen & Marketing: Gerald Hruza, Claudia Auer. Gestaltung & Layout: Bernhard Reichel, Produktion: grafik.at - Atelier Hannes Gsell, Druck: Graficki zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: PlusCity und Lenticity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liesen), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlcenter (Krems), SCS (Vösendorf) Fotos: Cover: Henry Gasselich, Bernhard Reichel, Seite 3: Reichel Car Design

Sterneschauen im Burgenland

Stern derlfahrt

Die geschätzte Leserschaft erinnert sich vielleicht noch an unsere Kult(o)ur durchs Burgenland. Fast auf den Tag genau vor einem Jahr waren wir am Ende einer flotten Rundreise von der Vielfältigkeit der kulturellen Highlights, aber auch von der landschaftlichen Schönheit des kleinsten österreichischen Bundeslandes ehrlich begeistert. Hiermit folgt nun ein Quasi-Revival – mit dem kleinen Unterschied, dass es dieses Mal weniger um Kulturelles als viel mehr ums Kulinarische geht, sprich: Sterneschauen im Burgenland!

Unser Roadtrip durch die vielfach prämierte Kulinarik des Burgenlands beginnt, wie so viele gute Geschichten, in Wien. Genauer gesagt bei der Firma Denzel in der Richard-Strauss-Straße im 23. Bezirk, wo wir mit dem nagelneuen MG Cyberster den perfekten fahrbaren Untersatz für unseren Trip gen Südosten übernehmen dürfen.

weiter auf Seite 6





Moderner Stromer vor historischer Kulisse - genauso gelungen wie das Credo des Restaurants „Ziegelwerk“.



Sportlicher Begleiter im feinen Slimfit-Zwirn

Gleich vorweg: Ja, schon die Vorab-Fotos waren spektakulär, aber „in echt“ ist das Auto einfach noch einmal zwei Klassen besser. Unser Testfahrzeug, ein MG Cyberster GT in „Ivory White“ mit rotem Stoffverdeck, sieht richtig edel aus, wirkt sportlich und gleichzeitig elegant. Die Verarbeitung ist ausgesprochen hochwertig, die elektrischen Scherentüren sind Showeffekt pur – und benötigen nicht mehr Platz zum Ein- oder Aussteigen als herkömmliche Türen. Und so wird unser genussvoller Ausflug rund um den Neusiedlersee auch ein bissl zum „Catwalk“. Egal wo wir auftauchen, der Roadster zieht alle Blicke auf sich und sorgt für reichlich Aufsehen. Ob in Rust am Hauptplatz oder vor der Kellergasse in Purbach: Der MG Cyberster wird unentwegt fotografiert und bestaunt, mehrfach führen wir Gespräche mit neugierigen Passanten. Ein echter „Icebreaker“ mit Elektroantrieb!

Mit Launch Control ins Kulinarik-Wunderland

Unsere erste Station liegt schon am Weg in den Osten: Das Ziegelwerk in Wimpassing an der Leitha. In der ehemaligen Ziegelei hat sich ein kreatives Team rund um Küchenchef Andreas Fuchs einen Namen gemacht. Seine Philosophie: regionale Zutaten in moderne Formen bringen, ohne den Ursprung zu verlieren. Hier trifft Industrie-Charme auf Fine Dining, ein Kontrast, der nicht nur optisch, sondern auch geschmacklich beeindruckt. Nicht weit entfernt liegt Göttlesbrunn, Heimat bekannter Winzer wie Gerhard Markowitsch – ein Name, der stellvertretend für das Qualitätsbewusstsein einer ganzen Region steht.

Schon bei der Übernahme „beim Denzel“ war klar, dass wir am Weg rund um den Neusiedlersee die Blicke auf uns ziehen werden.

Nach dem Fine-Dining im Ziegelwerk bietet sich der Kulturweg für einen Verdauungsspaziergang an.



NICHOLAS OFCZAREK IN

BURGENLÄNDISCHE

Gustostücke



SO EINEN GENUSS
SPIELT'S NUR DA.



burgenland

die sonnenseite österreichs

Nach dem ersten kulinarischen Highlight setzen wir unsere Fahrt fort, über Loreto und das Leithagebirge. Die kurvenreiche Strecke ist wie gemacht für den allradgetriebenen Cyberster. Der niedrige Schwerpunkt und die direkte Lenkung machen jede Kurve zum Erlebnis, noch beeindruckender ist allerdings das Leistungsvermögen des Stromers: Wechselt man durch die verschiedenen Fahrmodi, die sich von „Comfort“ mit ca. 300 PS, bis zum „Super-Sport-Modus“ erstrecken, wird's richtig brutal. Ist die volle Leistung mit 510 PS freigeschaltet, bleibt für Kulinarik vorübergehend keine Zeit. Dank Launch Control katapultiert uns der MG Cyberster in gerade einmal 3,2 Sekunden auf 100 km/h, gut, dass wir noch nicht allzu viel gegessen haben.

Übrigens, auch die Bremsen funktionieren astrein. Sie ermöglichen einen kurzen Stopp in Loreto, der sich lohnt: Die barocke Wallfahrtskirche ist ein stiller, beeindruckender Ort. Weiter geht es nach Eisenstadt, vorbei am Schloss Esterházy, das wie ein kulturelles Tor zum Burgenland wirkt. Kurz darauf erreichen wir Rust, wo das zweite kulinarische Highlight auf uns wartet: das Restaurant „Im Hofgassl“. In einem historischen Innenhof mitten in der Altstadt genießen wir eine raffinierte Kombination aus pannonischer Tradition und mediterraner Leichtigkeit. Gastgeberin Gerda Mauthner lebt Gastfreundschaft in jeder Geste, der Wein stammt teils aus dem eigenen Weingarten. Und natürlich sind hier auch Namen wie Triebaumer oder Feiler-Artinger allgegenwärtig, selbst wenn man nicht explizit auf Weinverkostung aus ist.

Ganz ohne Kultur geht's nie, im Burgenland!

Bevor es weitergeht, führt uns ein kleiner Umweg nach Oslip zur legendären „Cselley-Mühle“, einem seit Jahrzehnten beliebten Treffpunkt der Kunst-, Kultur- und Musikszene. Auch wenn sie nichts mit Michelin-Sternen zu tun hat, ist der Besuch ein inspirierender Zwischenstopp. Tipp: Unbedingt einen Kaffee im schattigen Mühlengarten genießen!

weiter auf Seite 10

Selbst der Herr Ober aus dem „Im Hofgassl“ war von unserem Reisebegleiter angetan



Impressionen aus Rust: ein gutes burgenländisches Tröpferl und das schicke Cyberster-Heck



Auch ohne Michelin-Auszeichnung einen Besuch Wert: die Cselley-Mühle in Oslip





kultur
burgenland

mörbisch **see
Fest
spiele**

Wir geben dem See eine Bühne

Generalintendant
Alfons Haider



seefestspiele.at

DAS MUSICAL
**SATURDAY
NIGHT FEVER**

10. Juli bis 16. August 2025

von
**ROBERT STIGWOOD
& BILL OAKES**

in der neuen Version von
**RYAN
MCBRYDE**

mit Musik von
**THE
BEE GEES**

Deutsche Dialoge von
**ANJA
HAUPTMANN**

katschevenweis.at

Unsere nächste Station: der legendäre Taubenkobel in Schützen, genauer gesagt die „Greisslerei beim Taubenkobel“. Dort kann man unkompliziert, aber auf höchstem Niveau essen. Die Auswahl reicht von hausgemachten Tartes über feinsten Schinken bis hin zu aufregenden Naturweinen. Alain Weissgerber und Patronin Barbara Eselböck stehen wie kaum jemand für die burgenländische Gastronomieszene. Der liebevoll gestaltete Innenhof lädt zum Verweilen ein. Wer Zeit und Muße hat, sollte sich einen Drahtesel ausborgen und von Schützen eine kleine Radtour zur nahegelegenen Ruster Bucht unternehmen.

Weiter nördlich erreichen wir dann Purbach, wo uns das „Restaurant Fossil“ in der historischen Kellergasse erwartet. Der Name ist Programm: alte Mau-

ern, junger Geist. Betreiber Wolfgang Triebaumer, selbst mit dem Weinbau eng verbunden, bringt frische Ideen auf den Teller. Und die Kellergasse selbst? Unbedingt einen Spaziergang wert! Davon abgesehen ist auch der historische Wehrturm einen Besuch wert – von oben hat man einen herrlichen Blick über die Weingärten. Ganz in der Nähe: das Weingut Giefing oder das traditionsreiche Weingut Leberl.

Von Tauben zu den Gänsen

Nächster Stopp: „Zur blauen Gans“ in Weiden am See. Ein Gasthaus mit Geschichte, in dem die moderne burgenländische Küche auf den Punkt gebracht wird. Der Service ist aufmerksam, die Atmosphäre entspannt, der Garten eine grüne Oase. Die nahe gelegene Seepromenade lädt zu einem Verdauungsspa-

ziergang ein. Und ja, auch hier zieht unser MG erneut alle Blicke auf sich.

Danach geht's weiter nach Podersdorf, zum von außen etwas unscheinbaren Wirt „Zur Dankbarkeit“. Der Name verpflichtet – und tatsächlich verlässt man diesen Ort mit einem Lächeln. Familie Lentsch betreibt das Haus in vierter Generation. Klassikerwie der pannonische Zander werden hier ebenso ernst genommen wie zeitgenössische Interpretationen. Im Anschluss an jedwede Völlerei bietet sich der nahe Leuchtturm von Podersdorf als ikonisches Fotomotiv an, oder man unternimmt eine kleine Bootstour, während der man bei passendem Wetter einen wundervollen Sonnenuntergang genießen kann.

weiter auf Seite 12





Gasthaus Fam. Lentsch Zur Dankbarkeit



MOTORTYP 2 Permanent-Magnetmotoren
AKKUKAPAZITÄT 77 kWh
LEISTUNG 510 PS
DREHMOMENT 725 Nm
0 AUF 100 KM/H 3,2 Sek.
SPITZE 200 km/h
GETRIEBE 1-Gang Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.060 kg
REIFEN 245/40 R20 vorne, 275/35 R20 hinten
REICHWEITE 443 km
VERBRAUCH 19,1 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 23,9 kWh/100km
CO₂ 0 g/km (lokal)
L/B/H 4535/1913/1329
KOFFERRAUM 200-249 L
PREIS 67.490 €
PREIS TESTWAGEN 68.280 €



Durch den Seewinkel bis zur St. Martins Therme

Keine Sorge, wir haben nicht bis zur Abenddämmerung zugewartet, sondern sind für unsere geschätzten Leser weitergefahren: Im Seewinkel machen wir Halt in Apetlon, beim „Fröhlichen Arbeiter“. Der Name mag rustikal klingen, die Küche ist es nicht. Hier wird jung gekocht, regional gedacht und kreativ umgesetzt. Die Fahrt durch die weite Ebene des Nationalparks Neusiedler See - Seewinkel mit seinen salzigen Lacken und Vogelbeobachtungspunkten ist landschaftlich ebenso reizvoll wie entspannend. Tourentipp für Naturfreunde: das Informationszentrum in Illmitz. Und wer noch mehr Zeit hat: das Weingut Salzl liegt gleich ums Eck!

Unsere letzte Michelin-Station führt uns nach Andau, ins „Infinity“. Das Restaurant ist Teil des beeindruckenden Scheiblhofers Wine & Spa Resorts. Modernes Design, offene Architektur und eine ambitionierte Küche treffen hier aufeinander. Im Glas natürlich: Rotweine von Weltrang, allen voran „The Legends“ von Erich Scheiblhofers. Das Resort selbst wirkt wie eine luxuriöse Oase inmitten der pannonischen Tiefebene. Wer länger bleiben will, kann hier entspannen, sich im Spa verwöhnen lassen oder eine Weinverkostung im futuristischen Keller starten.

Auf unserem Rückweg halten wir in Frauenkirchen für einen kurzen Fotostopp bei der St. Martins Therme und tanken dort auch gleich Strom – die Ladesäule funktioniert einwandfrei, die Ladezeit – mit 150 kW lädt der MG Cyberster zwar nicht am letzten Stand, aber dennoch ausreichend schnell – nutzen wir für einen Cappuccino mit Blick auf das Thermenareal.

Sag' zum Abschied leise Prost

Unser letzter Halt ist Gols, wo wir die gleichnamige Privatbrauerei besuchen, die ausgezeichnetes Bio-Bier braut. Ein erfrischendes Gegenprogramm zur dominanten Weinkultur der Region. Ja, das Burgenland kann auch Bier. Und wie! Genau so, wie MG auch Sportwagen kann, was wir bis zu unserer Ausfahrt zwar gehofft, aber nicht vollends überzeugt geglaubt haben. Wir wurden eines Besseren belehrt und tun nun Buße, indem wir hiermit noch einmal versichern, praktisch uneingeschränkt begeistert zu sein – und indem wir für Sie, liebe Leser, zwei Karten für die Premiere der diesjährigen Seefestspiele in Mörbisch verlosen. Aber mit dem Bonus, dass die glücklichen Gewinner die Anreise nach Mörbisch mit dem MG Cyberster antreten dürfen! Ein Jammer, dass wir bei dem Gewinnspiel nicht selbst mitmachen dürfen...

Mehr dazu auf Seite 14



Genussoase made im Burgenland: das Scheiblhofers Wine & Spa Resort im Seewinkel



Wer hätte das gedacht? Das als Weinland bekannte östlichste Bundesland kann auch Bier, sehr gut sogar...

ADI'S MENS DAY

Limited Tickets!
Jetzt anmelden

4. OKTOBER 2025



MÄNNER MASTERCLASSES

12 STUNDEN
GENUSSTAG

TIMEOUT
ZONE



Adi Matzek
+ Team

LORENZI
Feinste Stahlwaren & Schälerei - seit 1835

**RINDERMASTBETRIEB
SCHREINER**

Spirituosenkultur
Markus Braun

**F CHRISTIAN
PUTSCHER**

Zwettler

BROTOCNIK
DAS BESSERE BROT.

Lehr
DAS SEHR VIEL MEHR AUTOHAUS

DAS MOTORSPORT-MAGAZIN
VOLLGAS!

M.A. MEYER & SÖHNE
ZEITGENERATION

CHOLPOVÁ ERIKA
Modedesign Erika

JOHANN GALLÉE
DIOS TABACO

EXCLUSIV EVENT

2025



ADI MATZEK

Doppel-Grillweltmeister & Fleischermeister



Gewinnspiel

Die Seebühne ruft!

Mach mit und gewinne für Dich und Deine Begleitung zwei Tickets für die Premiere von Saturday Night Fever! Du schickst uns die richtige Antwort und mit etwas Glück fährst Du mit dem schicken MG Cyberster zur Seebühne nach Mörbisch am Neusiedlersee und genießt bei hoffentlich lauem Sommerwetter einen genussvollen Abend zu zweit - Abendessen inklusive!

Jetzt mitmachen!

Gewinnfrage:

Die Seebühne in Mörbisch liegt

- a am Neusiedlersee
- b am Bodensee

Schicke uns die richtige Antwort per Post (Speedcompany G. Hruza OG, 2230 Gänserndorf, Kleegasse 5) oder per E-mail (office@motorandmore.at) und vielleicht zieht unser Glücksengel ja genau Dich?

Einsendeschluss ist der 30. Juni



Dieses Gewinnspiel wird von der Speedcompany G. Hruza OG veranstaltet. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich verständigt, eine Barablöse des Gewinns ist ausgeschlossen.! Mitarbeiter der Speedcompany G. Hruza OG sind von der Teilnahme ausgeschlossen!

Links:

Denzel Richard-Strauss-Strasse

www.denzel.at/standorte/denzel-wien-inzersdorf

MG Österreich

www.mgmotor.eu

Ziegelwerk, Wimpassing

www.ziegelwerk-gasthaus.at

Im Hofgassl, Rust

hofgassl.at

Cselley-Mühle, Oslip

csello.at

Greisslerei beim Taubenkobel, Schützen am Gebirge

www.taubenkobel.com/greisslerei

Restaurant Fossil, Purbach

restaurant-fossil.at

Zur blauen Gans, Weiden am See

www.zurblauengans.at

Gasthaus zur Dankbarkeit, Podersdorf

dankbarkeit.at

Gasthaus zum fröhlichen Arbeiter, Apetlon

www.froehlicherarbeiter.at

Restaurant Infinity, Andau

www.theresort.at/restaurant.html

Scheiblhofer The Resort

www.theresort.at

St. Martins Therme & Lodge

www.stmartins.at

Privatbrauerei Gols

golserbier.at



Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking resources.
www.retyred.com

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.



Test: Ford Puma 1,0 EcoBoost 125PS Titanium

Weiteres Leben

Vergangenes Jahr präsentierte Ford ein Facelift seines City-SUV Puma, das einige neue Features bereit hält.

Ein wenig hat Ford an den Scheinwerfern, Front- und Heckschürzen gearbeitet. Das Logo wanderte von der Haube in den Grill. Der 1,0-Turbo-Benziner als Mildhybrid kommt in drei Leistungsstufen mit 125, 155 und 160 PS und in vier Ausstattungsvarianten. Wir haben uns für das 125 PS-Einsteigermodell mit manuellem 6-Gang-Getriebe in der Basisausstattung Titanium geholt. Hinzu kommt noch das Fahrerassistenz-Paket und das Winter-Paket, womit eigentlich kaum noch Wünsche offen bleiben. Eine bequeme Sitzposition ist rasch gefunden und der Blick durch den Innenraum zeigt, hier hat Ford doch einiges überarbeitet. Starten wir beim Lenkrad. Das etwas eckige Design ist gewöhnungsbedürftig. Klar kennt man die Abflachung unten aus den sportlichen Pendants, aber in der Größe und auch oben ist es neu. Dafür sind alle wichtigen Funktionen des adaptiven Tem-

pomats und zur Steuerung des Bordcomputers sowie der Multimediaanlage auch gleich dort. Die Spracherkennung arbeitet einwandfrei, sodass sie während der Fahrt eine gute Unterstützung darstellt. Neu ist auch, dass es nun mehr einen Lenkstockhebel links gibt, der alle Funktionen von Licht, Scheibenwischer samt Waschanlage und natürlich den Blinker vereint. Hier benötigt es eine gewisse Einarbeitungszeit, um intuitiv alles zu bedienen.

Digitaler

Bereits ab der Basisversion verfügt der faceliftete Puma über ein komplett neu gestaltetes Armaturenbrett mit zwei großen Digitaldisplays. Neben der großen und übersichtlichen 12,8 Zoll großen digitalen Instrumententafel finden wir rechts daneben einen 12 Zoll-Touchscreen, der zwar ein wenig aufgesetzt wirkt, jedoch sehr klar und gestochen scharf alle Informationen sowie

auch das Bild der Kamera darstellt und mit dem Ford Sync 4 Entertainmentssystem ausgerüstet ist. Die Umstellung von analogen Tasten und Drehregler auf Touchfunktion ist jedoch kein guter „Fordschritt“. Selbstverständlich besitzt der Puma auch eine Verkehrszeichenerkennung und die damit verbundene Geschwindigkeitswarnung, wenn man zu schnell unterwegs ist. Das Gebimmel ist zwar dezent, nervt aber dennoch, zumal die Erkennung nicht zuverlässig korrekt die vorgeschriebene Geschwindigkeit anzeigt. Diese lässt sich aber nach jedem Start in einem Untermenü vom Untermenü deaktivieren. Sehr mühsam. Motorisch möchte der Puma trotz seiner 125 PS doch gebeten werden. Das 6-Gang-Schaltgetriebe unterstützt hierbei gut bei Überholmanövern. Sein Kraftstoffverbrauch liegt bei etwa 6,7 Litern.

Corina Konrad-Lustig



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
AKKUKAPAZITÄT 25,7 kWh
LEISTUNG 125 PS
DREHMOMENT 170 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,8 Sek.
SPITZE 191 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.316 kg
REIFEN 215/55R17
VERBRAUCH 5,4 L/100 km
VERBRAUCH TEST
6,7 L/100 km
CO₂ 121 g/km
L/B/H 4186/1805/1550
KOFFERRAUM 456-1.216 L
PREIS 30.950 €
PREIS TESTWAGEN 33.800 €



Fotos: Rainer Lustig

Test: Mitsubishi ASX 1.6 Hybrid

Austausch-SUV

Relativ rasch nach seinem Marktstart im März 2023 folgt sein Facelift, wir nehmen es genauer unter die Lupe.

Der ASX schaut von außen richtig modern und gut aus, besonders in der Farbe Aurora-Rot. Apropos Aufsperrern, in der von uns getesteten Diamond Ausstattungsvariante sperrt der Mitsu automatisch wie man es auch aus dem Hause Renault kennt, die Türen auf sobald man sich nähert. Dieses Feature kann man aber ausschalten, dann muss man mit dem Schlüssel per Knopfdruck sperren. Weiters sei unter anderem das beheizbare Lenkrad, das Google Navigationssystem, die Harman Kardon Audio Anlage mit insgesamt 9 Lautsprechern oder der adaptive Tempomat positiv erwähnt. Die Bedienung ist gut durchdacht, selbst die Sprachsteuerung funktioniert tadellos, was bei nicht bei allen Herstellern bei mir der Fall ist. Mit dem schnellen Facelift ist auch der Plug-in-Hybrid aus dem Programm genommen worden,

dafür gibt es jetzt einen sparsamen Hybrid, was in dieser Klasse eine passende, gute Entscheidung ist.

Sehr sparsam

Der Verbrauch wird im Zulassungsschein mit 4,7 Litern angegeben, im Test waren es von 5,0 bis 5,1 Liter was durchaus sparsam ist, wenn man die Gesamtleistung von 143 PS bedenkt. Lediglich das DHT-Getriebe fühlt sich wie ein CVT-Getriebe an. Die Leistung lässt gefühlt zu wünschen übrig und beim Kick Down heult der Motor auf als wäre er im Leerlauf, also die Leistung ist nicht sofort abrufbar und es dauert ein paar Gedanken bis man die Beschleunigung auch spürt. Das spiegelt sich auch in den nackten Zahlen wieder. Der ASX braucht im Standard sprint 0-100 km/h 9,9 Sekunden. Egal ob in der Stadt, Überland oder auf der

Autobahn, der Japaner fühlt sich überall wohl. Überland oder auf der Autobahn kann man den adaptiven Tempomat einstellen, die Erinnerung das Lenkrad zu übernehmen kommt deutlich seltener als beim kleinen Bruder, dem Mitsubishi Colt.

Flink & agil

In der Stadt beweist er seine Wendigkeit und ist alles in allem sehr übersichtlich. Die 360-Grad-Kamera hilft natürlich auch sehr mit. An die Perspektive muss man sich allerdings erst gewöhnen. Seine Einparkhilfe funktioniert sehr präzise, nach hinten kann man zusätzlich einen Blick in die Kamera werfen und so doch den einen oder anderen Zentimeter näher an die Stoßstange des Hintermannes ranfahren, falls die Parklücke etwas knapper ist.

Rainer Lustig



Fotos: Hersteller



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R4
SYSTEMLEISTUNG 143 PS
SYSTEMDREHMOMENT 148 Nm
AKKUKAPAZITÄT 1,3 kWh
0 AUF 100 KM/H 9,9 Sek.
SPITZE 170 km/h
GETRIEBE 6-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.425 kg
REIFEN 215/55 R18
VERBRAUCH 4,7 l/100km
VERBRAUCH TEST
5,1 l/100km
CO₂ 108 g/km
L/B/H 4228/1797/1573
LADEVOLUMEN 358-1.458 L
PREIS 36.190 €
PREIS TESTWAGEN 37.590 €

*inkl. Haftpflicht 36,58 €, Kasko 152,45 €, motorbez. Versicherungssteuer 33,84 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko
ab **222,87 €** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung



MOTORTYP Permanentmagnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 66 kWh
LEISTUNG 272 PS
DREHMOMENT 343 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,7 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE 1-Gang Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.788 kg
REIFEN 235/45 R19
REICHWEITE 420 km
REICHWEITE TEST 295 km
VERBRAUCH 17,4 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 21,0 kWh/100km
CO₂ 0 g/km (lokal)
L/B/H 4270/1822/1636 mm
LADEVOLUMEN 15+323-986 L
PREIS 45.700 €
PREIS TESTWAGEN 45.700 €



motormore

Test: Smart #1 Pro+

Smarte Meter

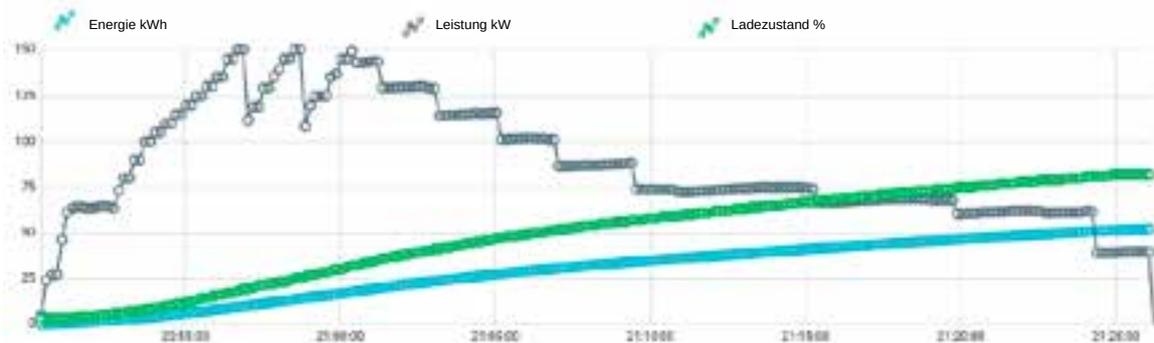
Wir fahren den rein elektrischen SUV Smart #1 nun mit großem Akku in der mittleren Ausstattung „Pro+“.

Technisch handelt es sich nach wie vor um ein 4,27 Meter langes Fahrzeug mit Heckmotor und 272 PS. Damit ist man im Alltag souverän unterwegs und auch bei Überholmanövern gut motorisiert. Große Änderungen seit der Einführung gab es bei der Software. So wurden zahlreiche Funktionen nachgereicht, die man bisher vermisst hatte: Laderoutenplanung bei der Navigation, Vorkonditionierung des Akkus, kabellose Konnektivität mit Carplay und Android Auto, die dreistufige Lenkradheizung, eine Vehicle to Load Funktion, um externe Verbraucher mit Schuko Adapter über die Ladebuchse zu betreiben, sowie zahlreiche Verbesserungen in der Bedienung. Eine der wichtigsten Funktionen ist

die Fahrprofilaste im Schnellwahlmenü: Mit einem Klick am 12,9 Zoll großen Touchscreen können Fahrmodus, Rekuperationsstufe und die wichtigsten Fahrassistenten, wie auch der Geschwindigkeitswarner, eingestellt werden. All diese Funktionen kamen mittels Over-The-Air Update auch auf die Bestandsfahrzeuge! Elektrische Kunstledersitze mit Sitzheizung vorne, eine verschiebbare Rückbank hinten, LED Scheinwerfer, der sehr zuverlässige „smart Pilot“ genannte adaptive Tempomat samt Lenkassistent, eine sehr gute 360-Grad Kamera, sowie ein Glaspanoramadach mit elektrischem Rollo sind an Bord. Damit ist man auch auf der Langstrecke sehr gut und stets auf der komfor-

tablen Seite unterwegs. Das einzige Limit dabei ist der Akku, der Anfang März mit Winterreifen und Temperaturen von 0-20 Grad für knapp 300 Kilometer reichte. An der Schnellladesäule lädt man in 29 Minuten 10-80 Prozent, was einen weiteren 200 Kilometer bis zum nächsten Ladestopp fahren lässt. AC seitig zählt der Smart weiterhin zu den wenigen dieser Fahrzeugklasse, die sich mittels 22 kW On-board-Ladegerät binnen 3 Stunden vollladen lassen. Aufgrund der Einfuhrzölle auf chinesische Fahrzeuge kostet der Smart #1 Pro+ nun 45.700 Euro. Die neue Steuer auf E-Fahrzeuge beläuft sich auf 320 Euro jährlich.

Georg Hanousek



Fotos: Georg Hanousek

Test: Alfa Romeo Junior Speciale Elettrica

Piccolo Alfa

Schon vor seinem Erscheinen sorgte die Umtaufung von Milano auf nun Junior für Aufregung.

Es kam alles anders, und nun haben wir wieder einen Junior. Nicht neu, aber passend, ist er doch der Einstieg in die Alfisti-Welt. Innen sitzt man in den vorderen Reihen eingepasst wie in einem Maßanzug. Ein Großteil davon tragen die optisch sehr ansprechenden Sabelt-Sportsitze mit Alcantara-Bezügen im Interieur und dem roten Alfa-Logo in den Kopfstützen, die Teile des aufpreispflichtigen Sport-Pakets sind. Das Fahrwerk ist knackig und der Alfa lässt sich leichtfüßig bewegen mit kleinem Wendekreis, sofern man sich im Sportprogramm (Dynamic) des DNA-Fahrmodus Selektor

befindet. Obwohl der Einsatz von Alcantara am Mitteltonnel und Lenkrad vorhanden ist, ist der Einsatz von Hartplastik unübersehbar. Auch Signoras müssen Abstriche hinnehmen, gibt es doch keine Leuchten für die Innenspiegelblenden.

Platz in der kleinsten...

Das Platzangebot ist generell aufgrund der Größe in Ordnung. In der zweiten Reihe ist es logischerweise ausreichend. Der Kofferraum ist ausreichend groß und der Kofferraumboden lässt sich in mehreren Ebenen verstellen. Immerhin hat er eine elektrische Heckklappe mit Fußsensor. LED-Leuchten

vorne wie hinten, allerdings könnte das Abblendlicht bei Nacht besser sein. Der Junior kann sehr sparsam bewegt werden, was aber nicht in der Natur eines Alfas ist. Im Test erreichten wir 17,2 kWh. Die AC-Ladeleistung beträgt 11 kW, die DC-Ladeleistung von 100 kW konnte mit knapp 104 kW übertroffen werden. Für die Ladung von 10-80 % benötigten wir 30 min. Die durchschnittliche Ladeleistung betrug 80 kW. Positiv: eine Wärmepumpe ist serienmäßig. Die Ladezeit kann mit den Spielen im Infotainment überbrückt werden.

Joachim Zanitzer



- MOTORTYP Permanent-Magnet-Synchronmotor
- AKKUKAPAZITÄT 54 kWh
- LEISTUNG 156 PS
- DREHMOMENT 260 Nm
- 0 AUF 100 KM/H 9,0 Sek.
- SPITZE 150 km/h
- ANTRIEB Vorderrad
- LEERGEWICHT 1.545 kg
- REIFEN 215/55 R18
- REICHWEITE 411 km
- REICHWEITE TEST 370 km
- VERBRAUCH 15,1 kWh/100 km
- VERBRAUCH TEST 17,2 kWh/100km
- L/B/H 4173/1781/1505 mm
- LADEVOLUMEN 400-1.265 L
- PREIS 41.900 €
- PREIS TESTWAGEN 47.360 €



Fotos: Bernhard Reichel

*inkl. Haftpflicht 39,12 €, Kasko 156,11 €, motorbez. Versicherungssteuer 33,73 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab **228,96 €** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Test: VW Tayron R-Line 4 Motion DSG

Size matters

Der Nachfolger des Tiguan Allspace steigt zur eigenständigen Modellreihe auf. Wir testeten das Diesel-Topmodell mit Allrad.

Der Tayron ist schon ein beeindruckendes Fahrzeug, das Eleganz, Funktionalität und Leistung kombiniert, aber auch, bei entsprechender Fahrweise und mit der Unterstützung der Technik, relativ umweltbewusst, trotz der Größe, bewegt werden kann. Der Fahreindruck ist, wie für einen SUV dieser Größenordnung erwartbar, erhaben. Das Fahrwerk erledigt seine Aufgaben sehr solide und damit ergibt sich ein sicheres, stabiles und bei Bedarf flottes Fortkommen. Die Materialanmutung ist angenehm und die Digitalisierung der Informationen und Funktionen sind gut unterstützend aber nur selten nervig. Die Informationsdarstellung, die über das Fahrinformationsdisplay bzw. 15-Zoll Infotainment System präsentiert wird, ist sicher eine Benchmark an Deutlichkeit. Diverse Funktionen und Assistenten, auch die Massageeinheit in den Sitzen, lassen

sich über das Infotainment einstellen. Die Bedienelemente am Lenkrad wirken griffig, ebenso wertig und geben genügend physisches Feedback bei Betätigung.

Mehr Power

Beim Leistungsabruf erkennt man recht rasch, dass man den kräftigen Diesel als Aggregat an Bord hat, angenehm hier, dass aber trotzdem kaum Geräusche in den Innenraum vordringen. Ein merklicher Unterschied zum Plattformspeer Tiguan. Traction ist reichlich vorhanden. Der WLTP Verbrauch von 6,2 Liter je 100 km, lässt sich sogar bei vorausschauender Fahrweise und ECO-Fahrmodus unterbieten. Mit der von uns getesteten Antriebsvariante können auch Anhängerlasten bis zu 2.400 kg gezogen werden. Das Kofferraumvolumen ist gewaltig und reicht von 345 Liter (7-Sit-

zer) über 850 Liter (5-Sitzer) bis hin zu über 1.900 Liter. Die verschiebbare Rückbank ist praktisch. Die Sitze klappen bei Bedarf zu einer Fläche um. Die R-Line-Ausstattung verleiht dem Tayron ein sportliches und dynamisches Erscheinungsbild. Charakteristische Designelemente wie die R-Line-Frontstoßfänger, exklusive Leichtmetallräder und die sportlich geformten Sitze im Innenraum unterstreichen die hochwertige Verarbeitung und den modernen Stil des Fahrzeugs. In Reihe drei können sogar Erwachsene sitzen, wenn auch die Beinfreiheit nicht auf lange Strecken ausgerichtet ist. Zusammenfassend ist der Tayron R-Line 4 Motion DSG 193 PS-Diesel ein Fahrzeug, das mit Leistung und Design Freude bereitet. Er verbindet Sicherheit und Fahrspaß mit luxuriösem Ambiente.

Eduard Unger



MOTORTYP Turbo-Diesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 193 PS
DREHMOMENT 400 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,0 Sek.
SPITZE 221 km/h
GETRIEBE 7-Gang-DSG
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.824 kg
REIFEN 255/45 R19
REICHWEITE 890 km
VERBRAUCH 6,4 L/100 km
VERBRAUCH TEST
 6,5 L/100 km
CO₂ 167 g/km
L/B/H 4792/1866/1666
KOFFERRAUM 885-2.090 L
PREIS 65.490 €
PREIS TESTWAGEN 75.914 €



Fotos: Christian Houdek



SUBARU

DER NEUE CROSSTREK JETZT AB EUR 34.990

SORGLOSIGKEIT

SAFE8: 8 Jahre Garantie*
mit unbegrenzter
Kilometerleistung

SICHERHEIT

Fahrerassistenzsystem
EyeSight



FREIHEIT

Permanenter Allradantrieb
Symmetrical AWD

ENTDECKEN SIE DEN SUBARU CROSSTREK –
WEIL ES KEINE OPTION IST, KOMPROMISSE EINZUGEHEN.

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,7l/100 km (WLTP). CO₂-Emissionen: 174 g/km.
Alle Preise sind unverbindlich empfohlene, nicht kartellierte Aktionspreise inkl. 20% MwSt. und NoVA.
Das Angebot gilt ausschließlich bei Kauf eines Subaru Neuwagens aus der Modellreihe Crosstrek und Vertragsabschluss bis 31.03.2025.
SAFE8: Gemäß aktuell gültiger Garantiebedingungen.

WWW.SUBARU.AT

Erster Kontakt: Audi A6 Avant

Sechs Richtige

Die geplante Umwandlung zum A7 wurde abgesagt. Der neue Oberklasse-Avant bleibt beim bewährten Kürzel A6. Warum sich die Konkurrenz warm anziehen muss, lesen Sie hier.

Der neue A6 Avant ist dynamischer und digitaler als je zuvor. Moderne Benzin- und Dieselmotoren steigern dank der Mild-Hybrid-Technologie die Performance und mindern CO2-Emissionen. Auf langen Strecken und in der Großstadt sorgen das Luftfeder-Fahrwerk und die Allradlenkung gleichermaßen für hohen Fahrkomfort und agiles Handling. Dabei sorgt der überragende cw-Wert von 0,25 – der beste Wert eines Audi Avant mit Verbrennungsmotor – für hohe Effizienz. Zusätzlich fährt das Modell mit seinem intuitiven Bedien- und Infotainmentkonzept und Panoramadisplays sowie einem Beifahrerdisplay vor.

Milde Sorten

Neu sind die Antriebe der Mild-Technologie. Neben dem 2.0 TDI Vierzylinder mit 204 PS verfügt auch der 3.0 TFSI Sechszylinder mit 367 PS über diese Art der Teilelektrifizierung. Das Mild-Hybrid-System unterstützt den Verbrenner, steigert

Performance sowie Fahrkomfort und mindert CO2-Emissionen. Es besteht aus drei wesentlichen Komponenten: einer 48-Volt-Batterie, dem Riemenstartergenerator sowie dem Triebstranggenerator mit integrierter Leistungselektronik. Der 2.0-Benziner leistet auch 204 PS. Zwei Plug-in-Hybridmodelle in zwei Leistungsstufen stehen zur Wahl: 299 PS und 367 PS Systemleistung. Die neue Generation der Hochvoltbatterie in den Plug-in-Hybriden hat im Vergleich zum Vorgängermodell eine um rund 45 Prozent erhöhte Kapazität. Damit stehen netto 20,7 kWh für das elektrische Fahren zur Verfügung.

Avantissimo

Der neue A6 Avant perfektioniert die Synthese aus Sportlichkeit und Komfort, unter anderem dank optionaler Ausstattungen wie Allradlenkung und adaptiver Luftfederung, die das Fahrzeugniveau und die Dämpfung regelt. Darüber

hinaus sorgt das quattro Sportdifferenzial für nochmals gesteigerte Agilität. Die serienmäßige Progressivlenkung des neuen A6 Avant spricht jetzt noch direkter an. Im Vergleich zum Vorgänger ist der komplette Pfad vom Lenkrad zu den Rädern steifer ausgeführt. Dazu gehören der Torsionsstab, das starr verschraubte Lenkgetriebe und die versteiften Querlenkerlager. Zudem wurde der Sturz an der Vorderachse leicht erhöht. In Summe resultieren diese Maßnahmen in einer deutlich verbesserten Lenkansprache und erhöhtem Feedback von der Straße, was in Kombination mit dem performanten Antrieb zu einem präzisen und leichtfüßigen Fahrverhalten führt. In Verbindung mit dem quattro Antrieb ist optional die Allradlenkung erhältlich. Sie arbeitet mit einer Dynamikfunktion, deren Reaktionsgeschwindigkeit nochmals verbessert wurde. Bei niedrigen Geschwindigkeiten werden die Hinterräder bis zu fünf Grad entgegengesetzt zu den Vor-

derrädern eingeschlagen. So verringert sich der Wendekreis um bis zu einen Meter. Bei mittlerem und höherem Tempo werden die Hinterräder gleichsinnig eingeschlagen, was ein stabiles und noch präziseres Fahrverhalten ermöglicht.

Formvollendet

Einfach erstaunlich, wie agil, komfortabel und perfekt gedämmt der A6 nochmals geriet. Die Assistenten arbeiten, wie sie sollen, Warntöne sind sanft. Für begnadete Selbstfahrer ist der A6 fast schon zu perfekt und nimmt viel Arbeit ab. Schade nur, dass der Kofferraum etwas schrumpfte. Mit der Einstiegsmotorisierung kostet der A6 Avant ab 66.200 Euro. Der 2.0 TDI kostet ab 69.150 Euro. In der Plug-in-Hybrid-Variante mit 299 PS Systemleistung kostet der A6 Avant e-hybrid quattro 68.450 Euro. Für die höhere Leistungsstufe mit 367 PS beginnen die Preise bei 79.850 Euro.

Franz Schulz





halek

IHR PROFI
FÜR GASTRO
& CO.

Nachhaltiger Genuss To-Go!
Mit ECOSTar by Halek sagen wir
auch in der Verpackungsindustrie
der Plastikflut den Kampf an.



[HALEK.AT](https://www.halek.at)

Erster Kontakt: Mitsubishi Outlander

Plug & Luxury

Der Plug-in-Hybrid-Pionier startet in Österreich.

Obwohl die vierte Generation des Outlanders schon Ende 2021 in Japan und Nordamerika vorgestellt wurde, kommt nun dieses Modell als PHEV auch nach Europa und will an die alten Erfolge mit dem Vorgängermodell anknüpfen, das in rund 10 Jahren über 200.000 mal verkauft werden konnte. Gegenüber dem Vorgängermodell hat man sich optisch und qualitativ gänzlich neu erfunden. Der neue Outlander PHEV basiert auf dem Produktionskonzept I-Fu-Do-Do, was aus dem Japanischen übersetzt so viel wie „authentisch und majestätisch“ bedeutet. Das „DynamicShield“ Design findet sich auch an der 4,7 Meter langen und mit muskulösen Linien versehenen Karosserie. Im Innenraum hat sich sehr viel und mit viel Liebe zum Detail getan, um ein Gefühl von Qualität zu erzeugen. Das ist sowohl bei der Verwendung von Materialien und Farben zu erkennen,

als auch beim Komfort und der Funktionalität. Beheizte und belüftete Sitze mit Massagefunktionen sorgen für ein Premiumgefühl in Kombination mit dem Yamaha Dynamic Sound Ultimate Audiosystem mit 12 Lautsprechern, einschließlich des Subwoofers, dazu ein fast ein Meter langes Panorama-Schiebedach, das für frische Luft geöffnet werden kann.

Flexibel

Der Kofferraum fasst 495 Liter und lässt sich auf 1.422 Liter bei umgeklappten Rücksitzen erweitern. Leider wird aktuell die dritte Sitzreihe in Europa nicht angeboten, obwohl in Nordamerika verfügbar. Auf der technischen Seite treibt der 2,4 Liter große Saug-Benziner mit dem vorne montierten, 115 PS leistenden Elektromotor und dem hinteren Aggregat von 135 PS Nm in Summe eine kombinierte Leistung von 302 PS. Die Kombination ermöglicht

ein intelligentes Allradsystem S-AWC, das dafür sorgt, dass die Traktion in jeder Situation maximiert wird und in sieben wählbaren Fahrmodi einstellbar ist. Der Akku beträgt nun 22,7 kWh und ermöglicht eine Geschwindigkeit von bis zu 135 km/h im rein elektrischen Modus und laut WLTP-Test beträgt die Reichweite im reinen EV-Modus bis zu 86 Kilometer. Da Mitsubishi nun auch den Kraftstofftank auf 53 Liter erhöht hat, beträgt die mögliche Gesamtreichweite 844 km. Auf 100 km liegt der Verbrauch bei WLTP-0,8 Liter/100km. Tägliches Vollladen vorausgesetzt. Leider hat Mitsubishi bei der Ladetechnik nicht nachgebessert, denn AC-Laden findet immer noch einphasig mit maximal 3,7 kW statt oder mit dem exotischeren CHAdeMO statt CCS-Anschluss im DC-Modus. Der neue Mitsubishi Outlander PHEV startet im Frühjahr 2025 mit einem Listenpreis von 51.990 Euro.



Fotos: Hersteller, Text: Joachim Zanitzer





Neueröffnung: Toyota GR Showroom

Es lebe der Sport

Die japanische Traditionsmarke Toyota steht seit jeher für Zuverlässigkeit und Qualität - Attribute, die man sich auch im Motorsport erwirbt und dann in die Serie einfließen lässt.

Während viele Hersteller das Thema sportliche Autos hinten anstellt oder gar gestrichen haben, kreierte Toyota unter dem Label „GAZOO Racing“ 2017 eine eigene Marke, unter der die sportlichen Modelle zusammengefasst werden. In Wien eröffnete dieser Tage das Autohaus Keusch den europaweit ersten Gazoo Racing Showroom in Wien, womit den GR-Modellen Yaris, 86 und Supra ab sofort ein gebührender Präsentationsrahmen geboten wird.

echte Fahrfreude an. Toyota Gazoo Racing ist nicht nur ein Marketinglabel, sondern eine Philosophie. Es steht für mehr als nur Motorsport: den Willen sich stets zu verbessern und den Mut anders zu sein. Wir können uns mit dieser Philosophie gut identifizieren. Als offizieller GAZOO Racing Spezialist vereinen wir diese Werte mit unserer langjährigen Erfahrung – und möchten so für unsere Kunden einzigartige Fahrerlebnisse schaffen.“



Neuer Supersportler steht in den Startlöchern

Und der neue GR Showroom wird bald Zuwachs erhalten, Toyota bringt noch heuer einen Supersportwagen auf den Markt. Mit ein Grund, warum Toyota Austria gemeinsam mit dem Autohaus Keusch bemüht war, den ersten Schauraum dieser Art in die Tat umzusetzen. Die Wahl für Keusch kam nicht von ungefähr, das Unternehmen hat doch schon seit Jahren auch mit sehr sportlichen Marken Erfahrung.

Philosophie, die begeistert

Keusch-Marketingverantwortliche Marianne Papic bringt es auf den Punkt: „Bei Autohaus Keusch treibt uns seit jeher die Begeisterung für Technik, Innovation und



Rückblick: Nie erschienene Elektriker

Kurzschluss

Erstaunlich viele Autos mit elektrischem Antrieb kamen in den letzten Jahren auf den Markt. Viele brachten keinen Cent Gewinn, puschten aber das Markenimage und im Kampf gegen Flottenverbrauchs-Strafzahlungen brauchte man jedes attraktive Modell. Dennoch verschwanden wieder einige interessante Projekte in der Schublade. Wir zeigen ein paar von diesen.

Audi A2 e-tron

Bereits 2013 zeigten die Ingolstädter das A2 Concept, 2019 den AI:ME. Ein elektrischer A2 e-tron sollte die Modelle A1 und Q2 und womöglich sogar den A3 ersetzen. Jetzt scheint Audi doch einen elektrischen A3-Nachfolger zu entwickeln und den A2 erstmals aufs Abstellgleis zu stellen.



VW ID.3 R

Für 2024 kündigte die Fachpresse die R-Variante des VW ID.3 an. Ein zweiter Motor auf der Vorderachse hätte nicht nur noch mehr Leistung, sondern auch Allradantrieb ermöglicht.



VW ID. Buzz California

Noch ist der ID Buzz in seiner Camping-Ausführung nicht vom Tisch, aber wenn er noch erscheint, dann sicherlich viel später als angekündigt. Ob nun mangelnde prognostizierte Nachfrage oder unterstellte



Gewichtsprobleme die Ursache sind, lässt sich nicht bestätigen. Jedenfalls darf man annehmen, dass reichlich Ausrüstung und Einrichtung das

Gewicht auf gut drei Tonnen erhöhen würden.

Stellantis Flitzer

Die einstigen Kracher in der potenteren Kleinwagenwelt. Peugeot 208 GTi und Opel Corsa OPC bzw. GSi wurden leider längst beerdigt. Allerdings planten die Franzosen etwa für den 208, nach dem 508, ein zweites PSE-Modell. Im Gegensatz zum großen Mittelklassebruder wäre der 208 PSE aber ein rein elektrischer Ableger gewesen und für 2022 spekulativ angenommen worden. Dynamisch sollte der kleine Elektorennen den alten fossil befeuerten GTi allerdings überflügeln. 136 PS und 260 Newtonmeter standen in der technisch realistischen Glaskugel. Alle anderen Parameter wie Fahrwerk, Lenkung, Bremsen, Sitze und hätte man natürlich gründlich nachgeschärft. Die Optik wäre natürlich dramatisiert worden. Geschwisterchen wäre der Opel Corsa GSE geworden, aber auch dieses Projekt versank in der Schublade. Interessant, dass nun ausgerechnet die Nischenmarke Lancia mit dem Ypsilon HF das Segment besetzen darf – und mit 240 PS garantiert nicht untermotorisiert. Damit beschleunigt das Fahrzeug in nur 5,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 km/h. Ob da doch noch mehr kommt?

Skoda E-Kompakt

VW ID.3 und Cupra Born. Der Spanier war sogar ursprünglich noch als Seat vorgestellt gewesen. Eine tschechische Interpretation im Dreiergespann, wie einst bei Up, Mii und Citigo erlebten wir leider nicht.





Renault Zoe R.S.

Wir haben eine Alpine A290 und einen R5 Turbo 3E, aber die Zoe R.S. wurde nicht realisiert. Doppelt schade, denn diese hätte eigentlich den ebenfalls ausgebliebenen Clio RS ersetzen sollen, welcher ohne erheblichen Aufwand kaum die neuesten Emissionsgesetze eingehalten hätte. Ob der Motor auf der Vorderachse erstarkt oder ein zweiter auf der Hinterachse hinzugekommen wäre, bleibt somit auch unbeantwortet. Letztere Variante würde auch Allradantrieb realisieren. Bereits auf dem Genfer Auto Salon 2017 zeigte Renault auf Basis des alten Zoe eine extreme RS-Studie. Ebenfalls einen Blick wert: die F1-Version des Twizy. Leider blieb auch diese renaulttypische Idee ein Einzelstück.



e-tron GTR

Die Ingolstädter zeigten schon 2009 einen elektrischen R8 mit eigenständigem Design und Auftreten. Der schöne rote Sportwagen stand auf der IAA. Etwa gab es eine Kleinstserie auf Basis der zweiten Generation, welche genauso lautlos wie der Antrieb über die Bühne ging. Angeblicher Kaufpreis: 1 Million Euro. Für 2026 sprach alles für einen neuen elektrischen R8, namens e-tron GTR. Technische Unterlage sollte die SSP-Plattform werden. Beschleunigungswerte auf Tempo 100 km/h in unter drei Sekunden sollten Tesla das Fürchten lehren.

e-tron GT Avant

Der Audi e-tron GT ist der Ableger des Porsche Taycan, welcher wiederum als sportlicher Shooting Brake Sport Turismo auf dem Markt ist. Eigentlich schien es aufgelegt, dass Audi als Avant-Marke den GT als elegante Laderaum-Variante auf den Markt bringen wird. Aber es kam nicht dazu. Schade, denn mit Sportback und Avant haben sich die Ingolstädter nicht nur ihren Namen gemacht, sie treffen mit der höheren Alltagstauglichkeit auch direkt den Geschmack der Kunden.



VW e-Beetle

In seinen letzten Tagen war der Beetle erfolgreich. Die alte Plattform, welche bis auf den Golf V zurückreichte, beendete die Karriere. VW versuchte mit zahlreichen Projekten, seine neue elektrische Flotte emotional aufzuladen. Der Buggy scheiterte an der Insolvenz des Partners, der Bulli schaffte es in die Serie, ist jedoch zu teuer und groß. Auf dem ID.3 basierend wäre eine neuer Beetle mit Heckmotor deutlich dichter am Original, mit 5 Türen und Offroadbeplankung alltagstauglicher. Ein Beetle R könnte mit zweitem Motor auf der Vorderachse gut 300 PS leisten. Den Namen e-Beetle hat sich VW auf jeden Fall schon mal fix sichern lassen. Wer weiß, was kommt – für Retroautos ist es ja zum Glück nie zu spät.

Günstiger Pick-up Slate für die USA

Was früher der VW Caddy, die Pritschenvariante des VW Golf, war, ist nun der Slate Truck. Slate wurde erst 2022 gegründet, wobei als Geldgeber unter anderem Amazon-Chef Jeff Bezos gilt. Es ist ein einfacher und günstiger Pickup mit nur 4,43 Metern Länge und zwei Sitzen. Davon entfallen 1,50 Meter auf die Ladefläche, dazu kommt ein großer, fast 200 Liter-Frunk im vorderen Bereich. Dieser Slate ist konsequent anders konstruiert worden. Es gibt nur eine Farbe: Grau. Im Innenraum ist kaum Komfort vorhanden, z.B. Fensterkurbel, kein Infotainmentsystem oder Lautsprecher. Stattdessen ist eine Halterung für Smartphone oder Tablet vorhanden, die somit als Infotainmentsystem dienen muss. Die einzige Ausstattung ist die Klimaanlage; alles andere wie elektrische Fensterheber, Armlehnen, Mittelkonsole oder Ablagen kosten Aufpreis. Es soll zwei Akkugrößen geben, die eine Reichweite von bis zu 390 Kilometer ermöglichen, und das Fahrzeug kann maximal 145 km/h erreichen. Zusätzliche Aufbauten sollen als Extras erhältlich sein, um den Pick-up zum kastenförmigen SUV umzubauen. Der Slate soll ab Ende 2026 ab 27.500 USD erhältlich sein.



Joachim Zanitzer

E-Mobilität Spezialist

Zanitzers



Der Elektro Ferrari lässt auf sich warten

Als einer der letzten Automobilhersteller entwickelt auch Ferrari ein rein elektrisches Modell Elettrica. Doch anstatt dieses heuer zu enthüllen, wird die Präsentation in drei Teilranchen erfolgen. Im Herbst soll die Technik enthüllt werden, Anfang nächsten Jahres der Innenraum und im Frühjahr das finale Fahrzeug. Spekuliert wird, dass die Entwicklung mehr Zeit benötigt als geplant. Gebaut wird der Elettrica in einem eigenen neuen Werk.

Verkaufszahlen BEV 2024 & Q1 2025 in Europa

In Österreich wurden mittlerweile mehr als 200.000 Elektrofahrzeuge zugelassen. Doch welche Modelle waren 2024 die meistverkauften in Europa? Angeführt vom Tesla Model Y, gefolgt vom Model 3 und dem Volvo XC30, war es bei den Plug-in-Hybriden der Volvo XC60, gefolgt vom Ford Kuga und dem BMW X1. Aufgrund der Entwicklungen am Automarkt ist es interessant zu sehen, wie sich der Markt weiterentwickelt. Die Zulassungen von Elektrofahrzeugen stiegen im Q1 2025 gegenüber dem Q1 2024 um 28 %, die der Plug-in-Modelle um 6,2 %. VW konnte mit dem ID.4 und dem ID.7 die Plätze 3 und 4 belegen. Insgesamt ist zu beachten, dass die chinesischen Automarken gegenüber Q1 2024 einen Zuwachs von 91 % verzeichneten.

Akkuladen in 5 Minuten mit 1.000 kWh

Das Magazin „InsideEVs“ hatte die Gelegenheit, bei der Vorstellung des Megawatt-Ladens von BYD zuzusehen, einem chinesischen Konzern, der mit herkömmlichen Elektro-Pkws experimentiert. Es wurde bestätigt, dass der Ladevorgang in nur 5 Minuten Energie für 400 km liefern konnte. Damit nähert sich die Ladezeit dem Tanken eines herkömmlichen fossilen Fahrzeugs. BYD hat alle Komponenten selbst entwickelt, um dieses Laden mit 1.000 kW zu ermöglichen. Sämtliche Komponenten wurden für eine Spannung von 1.500 V ausgelegt, die Motorsteuerung und das Thermomanagement entsprechend angepasst. Auch die Kühlung erfolgt mit einem speziellen Kältemittel statt Wasser-Glykol-Mischung. Neben der hohen Spannung, die für hohe Ladegeschwindigkeiten erforderlich ist, konnte auch der Innenwiderstand des Akkus angeblich um 50 % verringert werden, was die Ladezeit auf 5 Minuten bei 1.000 kW ermöglicht. Zwei Fahrzeuge von BYD dienten als Vorführfahrzeuge. Es sind jedoch keine zwei Ladestecker gleichzeitig nötig (Dual-Gun-Laden), obwohl die Fahrzeuge dazu in der Lage wären. Momentan ist das Megawatt-Laden nur in China mit den entsprechenden BYD-Ladesäulen möglich.

Keine öffentlichen Wasserstofftankstellen mehr in Österreich

Die OMV als einziger Betreiber solcher Anlagen hat beschlossen, alle vorhandenen öffentlichen Wasserstofftankstellen bis September 2025 zu schließen. Was insofern von Bedeutung ist, da die OMV der einzige Anbieter war. Die Nachfrage sei zu gering gewesen. Bei nur, laut Statistik Austria, 62 zugelassenen Fahrzeugen, davon 5 im Privatbesitz, ist die Nachfrage auch sehr überschaubar. Hinzu kam, dass die Kosten sowohl für die OMV als Betreiber, als auch für den Endkunden zu hoch waren. Ein Wasserstoffauto, sofern von den Herstellern angeboten, kostet zwischen 45.000 und 80.000 Euro, was doch für viele Endkunden zu teuer ist, nachdem die Preise für reine Elektrofahrzeuge im Sinken sind. Aufgrund dieser Situation sieht die OMV keine Zukunft mehr im Individualverkehr und investiert stattdessen in ein Ladenetz für Elektromobilität. Für die Industrie (z.B. Bus- oder LKW-Verkehr) wird sehr wohl weiterhin Wasserstoff produziert.



Renault e-Lieferwägen

Schon seit geraumer Zeit hat die Stellantis-Gruppe mit ihren Citroën-, Peugeot- und Opel-Modellen elektrische Lieferwägen im Programm. Renault konnte bis dato nur mit dem Kangoo mithalten. Nun aber bringt Renault drei Modelle auf den Markt: Trafic, Goélette und Estafette E-Tec. Alle drei wurden konsequent als Elektrofahrzeuge konzipiert. Der Trafic, erkennbar an der Windschutzscheibe und Fronthaube, die den glei-

Firefly in Österreich?

Nio ist bekannt für sein Wechselakkusystem, und hatte vor kurzen seine beiden Submarken Onvo und Firefly präsentiert. Firefly bedeutet klein, wendig und voller Energie. Das spiegelt sich auch im Logo der Marke wider, ein fliegendes und leuchtendes Glühwürmchen. Der Firefly ist ein vier Meter kurzes kompaktes Elektrofahrzeug das, vom Designer entworfen wurde, der vorher bei BMW und Ford tätig war. Markant sind die drei Lichter vorne und hinten, und die breite C-Säule, die sich optisch über das Dach zieht. Der Wendekreis soll nur knapp über neun Meter betragen, weniger als 1.500 Kilo wiegen und über 27 Staufächer verfügen. Er soll einen LFP-Akku mit einer Reichweite von bis zu 300 Kilometer schaffen und zudem einen großen Frunk haben. Interessant ist allerdings nicht nur, das dieser Firefly ab 29.900 Euro zunächst in Holland und Norwegen erhältlich sein soll, sondern dass er auch nach Österreich kommen soll.



Feuerwehruzugang zu Renault-Akkus

Renault hat ein neues exklusives Sicherheitssystem Fireman Access für Elektrofahrzeuge entwickelt, das einen Batteriebrand in einem Elektrofahrzeug in nur wenigen Minuten löschen kann. Entwickelt wurde das System in Kooperation mit Feuerwehren. Das System hat mehrere Patente erhalten und ist für alle Automobilhersteller frei zugänglich, dass alle anderen Lizenznehmer mögliche Verbesserungen des Systems für alle anderen zur Verfügung stellen. Das aktuelle System hat über einer Öffnung im Akkugehäuse eine spezielle abdichtende Klebeschleibe angebracht. Im Zuge eines Brandes kann die Feuerwehr den Strahl und somit das Wasser direkt in den Akku leiten, um die Zellen direkt zu durchfluten. Damit kann das Wasser den Akku bzw. seine Zellen direkt kühlen, ohne den Wagen für mehrere Stunden in einen Container zu stellen. Dieses System ist schon soweit ausgereift, dass dieses Fireman Access System schon in allen Elektro- und Plug-in Fahrzeugen der Renault-Gruppe weltweit verbaut wird.

Fotos: Hersteller

Ladepark mit flexibler Preisauszeichnung

In Spielberg (Steiermark), in unmittelbarer Nähe zum Red Bull Ring, eröffnete kürzlich Smatrics EnBW einen neuen Ladepark. Das Besondere daran: Es ist ein Ladepark mit flexibler Preisauszeichnung und einer Beschilderung, die von Weitem einsehbar ist und einer herkömmlichen Tankstellenanzeige ähnlich ist. Es gibt 12 Ladepunkte mit bis zu 400 kW, deren kW-Preis tagesaktuell, flexibel und gut ersichtlich angezeigt wird.



Ladestation vorab buchen

Mehrere Automobilanbieter haben Kundenbindungsprogramme für Elektrofahrzeugbesitzer im Angebot, mit denen sie vergünstigt bestimmte Ladeanbieter nutzen können. Mercedes hat mit seiner neuen Plattform MB Charge.Public die digitalen Ladelösungen für das Laden am Arbeitsplatz als auch zu Hause erweitert. Die ursprünglichen Leistungen, Preise und Tarife bleiben bestehen, werden aber um eine Neuerung erweitert. Mit dem neuen Feature ist es möglich, spezielle Ladepunkte vorab reservieren. Allerdings nur dann, wenn die Route mit der Electric Intelligence Navigation von Mercedes geplant wird, dann reserviert das Auto automatisch den Ladeplatz 15min vor Ankunft. Diese Funktion ist im Boardsystem MBUX-System des Fahrzeuges integriert und kann alternativ auch über die Mercedes Benz App gesteuert werden. Verfügbar ist die Vorausreservierung aktuell nur in den USA und Deutschland.

chen schrägen Winkel haben, verfügt über hochgesetzte Tagfahrleuchten, die mit einer illuminierten Spange verbunden sind, sowie ein beleuchtetes Renault-Symbol. Es wird ihn in zwei Radständen und mit Hochdach geben. Eine Besonderheit wird der LFP-Akku sein, der sich mit 800 V Technologie und 160 kW aufladen lässt und in zwei Größen erhältlich sein wird. Die Goélette E-Tech ist die Fahrgestellvariante des Trafic. Ganz anders der Estafette E-Tech, der konsequent als Zustellfahrzeug konzipiert wurde. Er ist 2,60 Meter hoch, hat beidseitige Schiebetüren ins Cockpit bzw. ein Rolltor als Heckklappe, das 9,2 m³ Laderaum fasst.

Regierungspläne für Fahrzeugbesitzer

Mag. Philip Verdino, LL.M.

ist als Steuerberater und Wirtschaftsprüfer tätig

www.taxvisory.at

TAXvisory



Bereits heuer kommen auf Fahrzeugbesitzer bedeutende Belastungen zu: Die E-Mobilitätsförderung ist ausgelaufen, das Kilometergeld für Motorradfahrer und Fahrradfahrer wurde um die Hälfte reduziert und die motorbezogene Versicherungssteuer auf E-Autos ausgeweitet und für Plug-In Hybride „angepasst“. Dafür soll es auch Erleichterungen geben, deren Einführung aber noch abzuwarten ist.

Die **E-Mobilitätsförderung für Elektroautos und Ladeinfrastruktur** ist mittlerweile aufgebraucht und **kann daher nicht mehr beantragt werden**. Dies betrifft sowohl Förderungen für den Kauf von Elektrofahrzeugen als auch Zuschüsse für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bereits bewilligte Anträge sollen unberührt bleiben, und für Fahrzeuge oder Ladepunkte, die innerhalb der geltenden Fristen registriert wurden, sind die Mittel angeblich gesichert.

Nachdem das **Kilometergeld** zum Jahresstart 2025 für **PKW, Motorräder und Fahrräder** pauschal auf **50 Cent pro Kilometer** erhöht wurde, folgt nur wenige Monate später eine drastische Reduktion: Das Kilometergeld für Motorräder und Fahrräder wird auf **25 Cent pro Kilometer** reduziert. Die Reduktion betrifft sowohl Arbeitnehmer als auch Selbstständige, die diese Pauschale geltend machen.

Neben der Mineralölsteuer (MöSt) und der Normverbrauchsabgabe (NoVA) gibt es eine weitere Abgabe, die die österreichischen Autofahrer direkt trifft — **die motorbezogene Versicherungssteuer**. Während die NoVA beim Kauf und die MöSt je Liter Kraftstoff, und damit abhängig vom Betrieb, anfällt, ist die motorbezogene Versicherungssteuer unabhängig davon abzuführen, ob man viel oder wenig fährt. Sie besteuert Pkw, Motorräder oder alle übrigen Kfz mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, für die eine Kfz-Haftpflichtversicherung besteht (ausgenommen zB Traktoren und Motorkarren). Sie ist also eine **Besitzsteuer**.

Elektroautos waren bisher ausgenommen. Die motorbezogene Versicherungssteuer für Elektroautos wurde bereits mit 1. April 2025 eingeführt und betrifft sowohl **bestehende als auch neue E-Autos**. Berechnet wird die Steuer unter Berücksichtigung zweier Kom-

ponenten: Abhängig von der Dauerleistung des Elektromotors und einer Gewichtskomponente. Nach wie vor befreit bleiben elektrisch betriebene Mopeds. **Plug-in-Hybride** erhalten eine angepasste Steuerberechnung, die neben der thermischen Leistung auch die Komponenten Elektroleistung und Fahrzeuggewicht berücksichtigen. Der Abzugsbetrag zur Berechnung der Motorleistung und des Gewichts fällt geringer aus als bei rein elektrischen Fahrzeugen. Ziel ist es, Plug-in-Hybride steuerlich zwischen

- Hohe Mindeststeuer für „Microcars“
- Unterschiedliche Behandlung von Hybriden und Plug-in-Hybriden

Dafür sollen **Nutzfahrzeuge** der Klasse N1 (leichte Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von maximal 3,5 Tonnen; diese Klasse ist primär für den Transport von Gütern konzipiert und deckt eine Vielzahl an Fahrzeugtypen ab, die sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich eingesetzt werden, darun-



Foto: Bernhard Reichel

reinen Elektrofahrzeugen und klassischen Verbrennern zu positionieren.

Die neuen Bestimmungen stehen besonders unter Kritik, weil diese **überfallsartig** (ohne wirkliches Begutachtungsverfahren) eingeführt wurden und daher folgende kritischen Punkte enthalten:

- Es fehlt an einer Übergangsregelung für „Härtefälle“
- Die Typenscheine enthalten falsche Einträge betreffend „Dauerleistung“
- Wieso ein E-Auto mit einem größeren Akku teilweise erheblich mehr kostet als ein Modell mit kleinem Akku ist nicht nachzuvollziehen

ter auch Quads) mit 1. Juli 2025 von der **NoVA befreit** werden. Zusätzlich soll eine sogenannte **„Heimfahrerregelung“** kommen. Diese soll eine praktikable Regelung für „Heimfahrer“ mit Klein-LKWs aufstellen. Die **Luxustangente** (derzeit sind Betriebsausgaben nur bis zu Anschaffungskosten iHv 40.000 Euro absetzbar) soll ab dem Jahr 2027 auf 55.000 Euro angehoben werden. Ziel ist sogar die Anhebung auf 65.000 Euro, sofern das Budget es zulässt.

Bei allen Fragen stehe ich natürlich gerne für Sie zur Verfügung.

MTL Mauersanierungen GmbH

SANIEREN mit **SYSTEM** und **ERFAHRUNG**

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

➤ **Bauwerksabdichtung**

➤ **Mauerwerksabdichtung**

- **horizontale** Abdichtung gegen aufsteigende Feuchtigkeit im **Schneide-** oder **Injektionsverfahren**
- **vertikale, innenliegende** Flächenabdichtung bei erdanliegendem Mauerwerk mit dem erfahrungsorientierten und jeweils am letzten Stand der Technik befindlichen **MTL-Verfahren** und dem System „**GRÜNE WANNE**“. Die Durchführung erfolgt von innen.

➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerkstrocknung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

- Abdichten von Rissen und Fugen mit 2-komponentigem PU-Injektionsharz.

➤ **Mauerwerksverfestigung**

- Verfestigen von losem und unstabilem Mauerwerk durch Verpressen von Epoxidharzen.

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

Tel.: **+43 (0)664 103 08 72**

email: [**office@mtl.at**](mailto:office@mtl.at) Website: [**www.mtl.at**](http://www.mtl.at)

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2



Schwierigkeitsgrad Alkoholverzicht



Das Bundesministerium für Inneres BMI hat die finale Unfallbilanz des heurigen Osterwochenendes veröffentlicht. Im Vergleich zum Vorjahr gab es mehr Unfälle mit Personenschäden (+34,2 %), mehr Verletzte (+36,8 %) und mehr Führerscheinabnahmen (+6,2 %).

Während die Anzahl der Geschwindigkeitsübertretungen auf hohem Niveau fast gleich geblieben ist (+0,3 %), gab es eine starke Zunahme bei Anzeigen wegen Trunkenheit am Steuer (+17,2 %). Diese Zahlen sind ein bisschen überraschend, weil der allgemeine Trend seit vielen Jahren zeigt, dass der durchschnittliche Alkoholkonsum in Österreich rückläufig ist. Studien belegen des Weiteren, dass die strengen Regelungen für Führerscheineulinge (drei Jahre

letzten zwanzig bis dreißig Jahren verändert. Was in den 1990er-Jahren noch als Kavaliersdelikt galt, ist mittlerweile ein gesellschaftliches No-Go. Üblicherweise gibt es auch bei den betroffenen FahrerInnen ein gutes Problem- und Gefahrenbewusstsein in Bezug auf alkoholisierte Straßenverkehrsteilnahme. Aus verkehrspsychologischer Sicht bieten sich verschiedene Erklärungen an. Bei regelmäßigem Alkoholkonsum bildet sich eine Alkoholtoleranz aus, die dazu führt,

Leistungsfähigkeit bereits ab 0,3 Promille BAK deutliche Einbußen zeigt, wobei die Einschränkungen mit zunehmender Alkoholisierung immer gravierender werden. Bei 0,8 Promille ist die Reaktionszeit um bis zu 50 % verlängert, bei 1,6 Promille BAK gibt es praktisch keine Reaktionsfähigkeit mehr und Tunnelblick. Die Tatsache, dass es mit zunehmender Alkoholisierung zu immer mehr fahrrelevanten Beeinträchtigungen kommt, betrifft nicht nur die Leistungsfunktionen, sondern auch die Selbstkontrolle. Alkohol ist eine zentral dämpfende Substanz, in geringen Mengen führt sie aufgrund der Dämpfung von Logik, Vernunft und Hemmungen zu Aktivierung und erhöhter Risikofreude. In größeren Mengen getrunken führt die Herabsetzung der Hemmschwellen und der Impulskontrolle dazu, dass zum Beispiel das Fahrzeug auch entgegen den ursprünglichen Plänen doch noch in Betrieb genommen wird. Vereinfacht ausgedrückt: unter Alkoholeinfluss fällt es schwer, sich realistisch einzuschätzen, die Selbstüberschätzung steigt und die erhöhte Risikofreude führt zu einer falschen Gefahreinschätzung. Ein gefährlicher Mix, der zu riskanten Entscheidungen führen kann. Jetzt beginnt die schöne Jahreszeit, Gastgärten öffnen, Sommerfeste werden organisiert, es gibt viele Einladungen. Jetzt ist es wichtig, bereits bei der Planung und vor dem Anlass zu überlegen, wie man – so Alkohol getrunken wird – sicher nach Hause kommt. Hat man erst einmal zu feiern begonnen, gelingt dies nicht mehr immer. Bleiben Sie smart und bei den trinkenden NichtfahrerInnen oder fahrenden NichttrinkerInnen! **www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.**



Probezeit mit unter anderem 0,1 Promille BAK (Blutalkoholkonzentration) Alkohollimit dazu führen, dass auch nach der Probezeit a) weniger getrunken und b) weniger oft alkoholisiert gefahren wird. Demgemäß zeigen die Auswertungen der verkehrspsychologischen Institute, dass FahrzeuglenkerInnen, die unter Alkoholeinfluss fahren, durchschnittlich Ende 40 bis Anfang/Mitte 50 und männlich sind. Was sind die Gründe, warum Trinken und Fahren nicht getrennt wird? Gesamtgesellschaftlich gesehen, hat sich die soziale Norm in Bezug auf alkoholisierte Verkehrsteilnahme in den

dass immer größere Mengen getrunken werden müssen, um eine Wirkung zu verspüren. Alkoholtoleranz bedeutet, dass nicht nur die gewünschte Alkoholkonsumwirkung später zum Tragen kommt, auch körperliche Warnsignale hinsichtlich einer alkoholbedingten Leistungseinschränkung werden erst später bemerkt. Das kann dazu führen, dass das Erreichen der gesetzlich erlaubten Promillegrenze „übersehen“ wird und aufgrund der alkoholtoleranzbedingten fehlenden Alkoholkonsumwirkung die erreichte Alkoholisierungshöhe unterschätzt wird. Die Forschung zeigt klar, dass die verkehrsrelevante

Wildunfälle auf Österreichs Straßen



Mag. Andrea Waldmann

ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

www.ra-waldmann.at

Wenn Reh, Hirsch oder Wildschwein den Weg kreuzen – was Autofahrer jetzt wissen sollten.

Wildunfälle gehören zum Straßenalltag, besonders in ländlichen Regionen und zu bestimmten Jahreszeiten wie jetzt im Frühjahr oder im Herbst. Die plötzliche Kollision mit einem Wildtier kann nicht nur schwere Sachschäden verursachen, sondern auch rechtliche Folgen nach sich ziehen. Welche Pflichten nach einem solchen Unfall bestehen und unter welchen Voraussetzungen die Versicherung zahlt, regelt das österreichische Recht klar.

Richtiges Verhalten nach dem Unfall

Kommt es zu einem Zusammenstoß mit Wild, ist der Lenker nach der StVO verpflichtet, unverzüglich die Polizei zu verständigen. Das gilt unabhängig davon, ob das Tier verletzt wurde oder verendet ist. Die Polizei informiert in der Folge den zuständigen Jagdausübungsberechtigten (Jäger), der sich um das verletzte oder tote Tier kümmert. Ein unerlaubtes Entfernen vom Unfallort – insbesondere ohne Meldung – kann als Verwaltungsübertretung gewertet werden und Strafen nach sich ziehen. Wird das verletzte oder verendete Tier gar mitgenommen, liegt ein Verstoß gegen das Forstgesetz oder das Tierschutzrecht vor, der auch strafrechtliche Relevanz haben kann.

Ein Wildunfall sollte darüber hinaus dokumentiert werden: Fotos vom Unfallort, vom Tier und vom Fahrzeugschaden können hilfreich sein, etwa bei der Schadensabwicklung mit der Versicherung. Die Polizei stellt auf Wunsch eine Bestätigung über den Wildunfall aus, die oft Voraussetzung für eine erfolgreiche Schadensmeldung bei der Kaskoversicherung ist.

Haftung & Versicherungsschutz

Grundsätzlich gilt: Die Kfz-Haftpflichtversicherung deckt nur Schäden, die Dritten zugefügt werden. Für Schäden

am eigenen Fahrzeug ist eine Kaskoversicherung erforderlich. Die einfache Teilkasko kommt in vielen Fällen nur für Schäden durch Haarwild (z.B. Rehe, Hirsche, Wildschweine) auf – entscheidend ist allerdings die genaue Formulierung im Versicherungsvertrag. Nicht alle Wildarten sind automatisch mitversichert.



Zudem verlangen viele Versicherer, dass der Wildunfall unverzüglich gemeldet und durch eine polizeiliche Bestätigung belegt wird. Fehlt diese, kann die Versicherung die Leistung verweigern oder kürzen. Bei der Vollkaskoversicherung sind Wildunfälle in der Regel umfassender gedeckt, oft unabhängig von der Tierart – allerdings kann hier auch eine Selbstbeteiligung oder ein Bonus-Malus-Verlust zu berücksichtigen sein.

Mitverschulden durch unangepasste Fahrweise

Wer in bekannten Wildwechselzonen zu schnell oder unaufmerksam fährt, riskiert nicht nur einen Unfall, sondern auch eine Mitschuld. Kommt es zum Beispiel in der Dämmerung auf einer entsprechend beschilderten Strecke zum Zusammenstoß, kann die Versicherung die Leistung kürzen – mit der Begründung, der Fahrer habe die gebotene Sorgfalt verletzt. Auch

rechtlich kann ein solches Verhalten als fahrlässig beurteilt werden.

Schadenersatz des Jägers

Auch ein Schadenersatzanspruch des Jägers nach einem Wildunfall ist theoretisch denkbar, in der Praxis aber selten. Ein solcher kommt nämlich nur dann in

Frage, wenn der Autofahrer gegen Verkehrsvorschriften verstoßen hat – also beispielsweise das Tempolimit missachtet hat oder trotz der Beschilderung „Achtung Wildwechsel“ nicht angepasst fährt und nachgewiesen werden kann, dass der Unfall bei Einhaltung der Bestimmungen vermeidbar gewesen wäre. Doch selbst dann muss der Jäger den Wert des Tieres nachweisen, was ihm allerdings beispielsweise dann gelingen könnte, wenn man einen mehrere Jahre alten Hirschen mit großem Geweih erwischt. Wildunfälle sind oft nicht vermeidbar, dennoch gelten klare Regeln für das Verhalten danach. Die sofortige Verständigung der Polizei, eine umfassende Dokumentation und die rasche Meldung bei der Versicherung sind entscheidend für die Schadensregulierung. Wer zudem aufmerksam und angepasst fährt, minimiert nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch mögliche rechtliche Konsequenzen.

Psychologie: Seitensprünge

Sex & More

Mag. Nicole Kienzl, MSc

ist als Sexual- und Paartherapeutin in Mödling tätig

www.sexual-therapie.at

Die Liebeshöhle Auto ist ein häufiger Ort, wo eine Beziehung ihren Lauf nimmt. Jedoch wird es kompliziert, wenn sich dies innerhalb einer intakten Partnerschaft wiederholt.

Es ist vielleicht etwas un bequem. Aber zumindest ist hier die Wahrscheinlichkeit, dass der eigene, feste Lebenspartner plötzlich die Tür öffnet, relativ gering. Das eigene Auto ist der zweitbeliebteste Ort, an dem sich viele mit ihrer Liebenschaft treffen. Aber wozu eigentlich eine Liebenschaft? Moralisch überbewertet oder das Schlimmste, was einer Beziehung passieren kann? Wo beginnt eigentlich Betrug?

Die Vorstellung und der Wunsch, auf ewig zusammenzubleiben, hat sich nicht groß verändert und trotzdem passiert es immer wieder. Wo der Betrug beginnt, ist von Paar zu Paar unterschiedlich, nämlich dort, was gemeinsam vereinbart wird. Der häufigste bzw. gängigste Betrug bezieht sich auf das sexuelle Fremdgehen. Für manche Menschen ist es nur dann ein Betrug, wenn Gefühle dabei sind, also der emotionale Betrug. Verliebtheit wird oft als besonders bedrohlich erlebt und tut am meisten weh.

Warum gehen Menschen eigentlich fremd? Laut Studien liegt die höchste Motivation im emotionalen Betrug: Ich bin unzufrieden in meiner Beziehung, ich bin enttäuscht oder fühle zum Partner keine Verbundenheit mehr. Ein weiterer Grund kann Ärger sein: Ich möchte meinen Partner bestrafen. Aber auch die sexuelle Komponente kann eine Rolle spielen: Ich bemerke,

ich brauche einfach viel mehr Sex, als ich in meiner Partnerschaft bekomme, ich kann bestimmte Leidenschaften nicht mit ihm ausleben oder mein Partner hat das sexuelle Interesse verloren. Bei Frauen ist das emotionale Fremdgehen häufiger zu finden, bei Männern das Sexuelle. Natürlich spielen auch situative Faktoren eine Rolle, also die Gelegenheit: „Ich war betrunken...“

Partnerschaften machen unser Leben schöner, aber was viele unterschätzen, sie sind auch Arbeit und keine Selbstläufer. Die meisten Menschen treibt eine gewisse Sehnsucht in eine Affäre. Sie suchen eine bestimmte emotionale Verbindung oder die Erfüllung bestimmter Bedürfnisse, die man in einer Beziehung nicht ausleben oder ansprechen kann. Fremdgehen kann demnach ein Ausbruch von einem Leben sein, das mir nicht wirklich entspricht.

Im Laufe der Zeit verändert sich die Sexualität. In einer Beziehung ist sie oft ein Abbild der Partnerschaft. Fehlt auf der Beziehungsebene ein respektvoller Umgang oder bleiben zumindest kleine gegenseitige Zeichen von Zuneigung aus, wirkt sich das häufig auch auf den Sex aus. Die gute Nachricht: wer seinen Sex in der Beziehung lebendig halten will – und auch bereit ist, dafür an seiner Partnerschaft zu

arbeiten, – hat gute Chancen, dass dieser Wunsch in Erfüllung geht. Das bedeutet aber auch, dass man dem Sex einen gewissen Stellenwert einräumen muss, für den man sich genauso Zeit nimmt wie für andere Dinge, die einem wichtig sind. Einerseits sind die Erwartungen an eine Partnerschaft irrsinnig hoch – der Partner soll Geliebter, Vater/Mutter und bester Freund

Paarbeziehung heißt, den unauflösbaren Konflikt zwischen Nähe und Freiheit auszuhalten. Die Kunst besteht nun in einer „gesunden“ Balance zwischen diesen beiden Polen. Zuviel Nähe, zuviel Harmonie und eine „gute“ Erotik schließen sich in vielen Fällen leider aus. Paare glauben, Intimität bedeutet, alles über den anderen zu wissen. Und wenn schließlich der letzte



sein. Andererseits sind Alltag, zu wenig Zeit, Kinder etc. eine Hürde Partnerschaft zu leben.

Paare stecken in der Klemme zweier widersprüchlicher Ansprüche: Einerseits dem Bedürfnis nach gemeinschaftlicher Ruhe, Harmonie, Geborgenheit und Einigkeit. Andererseits dem modernen individuellen Freiheitsstreben mit dem Wunsch nach individueller Selbstverwirklichung.

Rest an Distanz verloren gegangen ist, wundern sie sich, wo die prickelnden Gefühle der anfänglichen Verliebtheit geblieben sind. Manchen gelingt das, aber die Mehrheit muss feststellen, dass es oft schwierig ist, in einer langjährigen Partnerschaft erotische Erfüllung zu finden.

Übrigens, die goldene Regel, um beim Seitensprung ganz sicher nicht ertappt zu werden, ist darauf verzichten...

DAS ★★★★★ EVENT- & INCENTIVEHOTEL IM SALZBURGER LAND



HOTEL & CONFERENCE

Hotel Gut Brandlhof
Hohlwegen 4 | 5760 Saalfelden
Salzburger Land, Österreich
Tel. +43 (0)6582 7800-0
office@brandlhof.com
www.brandlhof.com



Sonax **Pflegetipp**

Mehr Durchblick im Sommer

Schlechte Sicht ist eine der häufigsten Unfallursachen auf unseren Straßen. Daher sollte man höchsten Wert auf eine funktionstüchtige Scheibenwaschanlage legen. Dazu zählen nicht nur intakte Wischerblätter, sondern auch ein leistungsstarker Scheibenreiniger, der speziell auf die jahreszeitlich typischen Verschmutzungsarten abgestimmt sein sollte.

In den Sommermonaten stören viele Autofahrer vor allem verschmierte Scheiben durch Insektenreste. Oft wird bereits ein Zusatz verwendet – doch insbesondere Winterscheibenreiniger fehlt es an spezieller Insektenlösekraft. Besonders problematisch ist dies bei tiefstehender Sonne, da verschmierte Scheiben dann ein Sicherheitsrisiko darstellen. Daher sollte auch die Scheibenwaschanlage auf Sommerbetrieb umgestellt werden.

Johannes Artner, Sonax-Geschäftsführer Österreich, erklärt: „Qualitätsprodukte in der Scheibenwaschanlage sorgen sekundenschnell für klare Sicht, ohne dass Spannungsrisse und ‚Blindstellen‘ an den teuren Scheinwerferscheiben entstehen. Für die warme Jahreszeit ist vor allem eine hohe Insektenlösekraft erforderlich – Winterscheibenreiniger sind speziell auf salzhaltige Verschmutzungen abgestimmt. Bei der Umstellung von Sommer- auf Winterbetrieb sollte man den Wischwassertank möglichst vollständig entleeren, um klare Sicht und Sicherheit zu gewährleisten. Es ist nicht zu empfehlen, Reste



des Sommerscheibenreinigers mit Winterscheibenreinigern zu mischen.“

Bei der Wahl des richtigen Sommerscheibenreinigers sollte man auf Markenqualität vertrauen. Minderwertige Reiniger und aggressive Zusatzstoffe erzielen nicht die erforderliche Reinigungsleistung und können in kürzester Zeit Spannungsrisse in den Scheinwerferscheiben verursachen. Auch der Lack kann angegriffen werden. Die Folge: irreparable Schäden und hohe Folgekosten für den Ersatz der Scheinwerfer oder Lackreparaturen. Besser ist es, auf geprüfte Qualitätsprodukte renommierter Markenhersteller zu setzen – Produkte, die aufwändige Materialtests in eigener Forschung, Entwicklung und Anwendungstechnik durchlaufen, bevor sie auf den Markt kommen.

Neuvorstellung: **DEZENT KG** **Auffallender Look**

Der deutsche Traditionsfelgenreiniger DEZENT bringt für alle, die gerne auffallen ein neues Fünfspeichenrad auf den Markt. Die KG ist in Black, Dark und Silver erhältlich und garantiert seinen Besitzern einen stimmigen Auftritt.

Bei der KG handelt es sich um eine gegossene, einteilige Felge mit 5-Loch-Anbindung und verleiht speziell in der frontpolierten Version dem Rad eine atemberaubende Optik. Die Tragkraft reicht bis zu 920 kg (9,5x19 Zoll) und ist in vielen Dimensionen von 7,5x17 bis 9,5x20 Zoll zu haben. Passend unter anderem für viele Modelle von Audi, BMW, Mercedes, Skoda, Tesla, aber auch Toyota und VW. Mehr dazu beim Felgenreinigerpartner ihres Vertrauens.





LEGENDS GRAND PRIX

Salzburgring

EINE *Ära*
NEU ERFAHREN

2.–5. Okt. '25

DAS NEUE MOTORSPORTFORMAT FÜR DIE GANZE FAMILIE

200 Motorsport-Legenden | Historischer Jahrmarkt mit Zirkus
Konzeptfahrzeuge | Elvis-Konzert | Sim-Racing
Car-Influencer | Kunst-Meile ... u. v. m.

Tickets sichern unter
legends-gp.com

 legends.grandprix

 legends-gp



powered by



Automobilclub
von Deutschland

Ausblick: Neue BMW

Style & Power

BMW hat sehr vieles richtig abgewogen und die Zukunft realistischer eingeschätzt, als viele andere Hersteller. So folgen in den nächsten Jahren zahlreiche neue attraktive Modelle. Wir blicken in die Glaskugel.



BMW 3er

Ursprünglich hatte die Fachpresse mit einem weiteren, lebensverlängernden Facelift der aktuellen 3er-Baureihe gerechnet. Parallel dazu schien die konsequente Elektrifizierungsstrategie unumstößlich, die vorsah, den rein elektrischen i3 als Limousine und später als Kombi fest in der Mittelklasse zu etablieren. Als Basis für diese Entwicklung war die Elektro-Plattform mit dem Namen „Neue Klasse“ vorgesehen. Aktuelle Sichtungen von Erbkönigen deuten jedoch auf eine ungeahnte Flexibilität dieser Plattform hin. So sind Prototypen gesichtet worden, die mit Auspuffendrohren und einer auffallend langen Motorhaube unterwegs sind. Insbeson-

dere Letzteres lässt darauf schließen, dass auch weiterhin längs verbaute Reihen-Sechszylinder-Motoren im Angebot bleiben werden. Diese Beobachtungen sind bislang reine Schlussfolgerungen, konkrete Gewissheit werden wir wohl erst im Jahr 2026 erlangen. Was das Design betrifft, so scheint es kein großes Geheimnis mehr zu sein, dass es sich sehr stark an den bereits vorgestellten Elektromodellen orientieren wird. Es ist anzunehmen, dass bei allen neuen Modellen aus Bayern zukünftig die charakteristische Niere und die Scheinwerfer zu einer Einheit verschmelzen werden. Darüber hinaus dürfen wir uns auf die Einführung eines neuen M3 freuen, als Plug-in-Hybrid.



i1

Frühestens 2027 erscheint ein Nachfolge-Plattform erhält allerdings Frontan-



X6 M

Wer X5 sagt, muss auch X6 sagen. Die fast schon traditionelle Coupé-Variante folgt wohl 2027. Die Motoren sind vom X5 bekannt. Die Seitenlinie wird von völlig glatten Türen nochmals verstärkt in Szene gesetzt. Für den brachialen Look wird die die mehrere hundert PS starke M-Version zuständig sein. Als V8-Plug-in-Hybrid versteht sich.



iM3

Der elektrische iM3 könnte mit vier Motoren an Front und Heck ausgestattet sein. Die „Neue Klasse“-Plattform ist auf bis zu vier unabhängige Elektromotoren mit insgesamt bis zu 1.360 PS ausgelegt. Die Entwickler setzen auf die innovative „Heart-of-Joy“-Software, die die Leistung der vier Motoren präzise steuert – von Beschleunigung über Kühlung bis hin zur Verbindung mit dem Fahrwerk und Bremsen. E-Motoren verzögern schneller als hydraulische Bremsen, was auf der Rennstrecke Vorteile bringt, um Geschwindigkeiten von 250 km/h zu erreichen. Wahrscheinlich erscheint das Modell 2027.



iX3

Noch im Herbst 2025 soll es auf der IAA in München der Star werden: das erste Serienmodell der „Neuen Klasse“. 2026 soll das vollelektrische Mittelklasse-SUV dem Audi-Q6 e-tron und dem nächsten Mercedes GLC-Stromer das Leben schwerer machen.



iM-Coupé

Eine spannende Innovation in der E-Mobilität ist die mögliche Verwendung von Doppelrotor-Radnabenmotoren, bei denen auf herkömmliche Bremsen und Scheiben verzichtet wird. Stattdessen sind große Felgendimensionen zu erwarten. BMW hat sich bereits beim Startup DeepDrive engagiert, das sich intensiv mit Radnabenmotoren beschäftigt. Diese Bauweise bietet mehrere Vorteile: Die Antriebseinheit pro Rad ist deutlich leichter, benötigt kein Getriebe und lässt sich elektronisch steuern. Das führt zu einer potenziellen Reichweitensteigerung von etwa 20 % im Vergleich zu herkömmlichen E-Motoren und eröffnet völlig neue Gestaltungsmöglichkeiten für den Innenraum. Es bleibt spannend, weil unsicher, welches Modell hieraus entstehen könnte.



ger des alten i3. Dieser basiert auf der „Neuen Klasse“. Das Auto soll ab der Fertigung so ausgelegt vollständig recycelbar sein soll.



X5

Der neue X5 setzt ab nächstem Jahr wohl weiterhin auf die weiterentwickelte CLAR-Plattform. Damit ziehen weiterhin aufgeladene Vier- und Sechszylindermotoren. Diesel und Benziner als 48V-Mildhybride. Obligatorisch sind Plug-in-Hybride mit über 100 Kilometern elektrische Reichweite. Diese bildet auch die Grundlage für eine M-Version mit 4.4-Liter-V8-Bi-Turbomotor. Das Design richtet sich klar an den neuen Elektromodellen der „Neuen Klasse“ aus.



Youngtimer: Artega GT

Artega

2007 - ein Jahr vor der großen Finanzkrise war die Welt noch in Ordnung. Die später durch billiges Fracking-Öl ausgelöste SUV-Welle nahm erst langsam Anlauf, Sportler und Cabrios waren das Must-have. Auch Auto-Salons waren noch in Mode. Einer der überraschenden Stars auf dem Genfer Salon war der Artega GT. Ein kleiner kompakter deutscher Sportwagen. Vier Meter mal 1,18 Meter Höhe. Entwickelt und gefertigt im westfälischen Delbrück. Hinter dem Projekt standen der Auto-Zulieferer und Elektronikhersteller Paragon und dessen Vorstand Dieter Frers. Der nächste Schritt war die eigene Automobilproduktion.

Saugetier

Gut versteckt im Heck vertraute man natürlich auf Technik der Wolfsburger Nachbarn. Der 3,6-Liter-VR6-Sauger mit 300 PS war von aus Haus ein besonders gnadenlos geringes Triebwerk. Der Sound war einmalig vielfältig und anregend: kernig sägend drehend, tief gurgelnd im niedrigen Bereich und

laut mit einem dezenten Schuss Aggressivität. Es traf oben drein auf nur 1.285 Kilogramm Lebendgewicht. Gut 150 Kilo weniger als ein vergleichbarer Porsche Cayman sind in der Sportwagen-Welt eine Ansage. Einem selbst entwickelten steifen Aluminium-Spaceframe und Karosserie-Teilen aus Verbundwerkstoffen sei Dank. 4,7 Sekunden und der Standard-Sprint auf Landstraßentempo war erreicht, erst bei 270 km/h endete der Spaß. Geschaltet wurde mit dem damals noch neuen und begehrten Doppelkupplungsgetriebe mit 6 Gängen.

Aus bestem Hause

Das Design stammte von keinem Geringeren als Henrik Fisker. Zeitlose Kunstwerke wie BMW Z8, Aston Martin DB9 und V8 Vantage oder der eigene Fisker Karma stammen aus seiner Feder. Eine Fahrzeugfront, welche zwischen den zwei muskulösen Kotflügeln abfällt, knappste Überhänge, grandios fließende Linien samt Lufterlass in der Seitenlinie und ein Heckdiffusor, welcher für

Gegen die 153 gebauten Artega GT wirken die artverwandten Alfa Romeo 4C und Alpine A110 geradezu wie Massenware. Ein kurzer Ausflug mit einem ganz besonderen Sportwagen mit tragischer Geschichte.

ordentlich Anpressdruck sorgte. Dazu eigene Heckleuchten und ein breites offenes Lüftungsgitter als Designelement. Ein verführerischer klassischer Mittelmotor-Sportwagen.

Zwei Welten

Der Innenraum bestand aus einem Stil-Mix aus hauseigenen kreativen Vorzeige-Kreationen und dem VW-Teilelager, hat jedoch einige Besonderheiten, welche den Artega GT klar von seinen Mitwerbern abhoben. Die Zeiger für Tacho und Drehzahl lagen auf einer Achse und liefen gegenläufig. Einen roten Bereich gab es im klassischen Sinn auch nicht: Die Tacho-Nadel wandelte sich mit steigender Drehzahl von grün auf gelb bis letztlich rot, wenn die Drehzahlgrenze erreicht war. Die LED-Anzeigen waren frei konfigurierbar und wir sprechen von einem Auto Baujahr 2009! Rückfahr-Kamerabild und die Navigations-Informationen wurden im Innenspiegel eingespiegelt, die manuelle Handbremse versteckte sich zwischen Türe und Sitzen. Fei-

ne Analog-Uhren. Die elektrischen Fensterheber sind über eine Kurbel-Nachbildung per zarter Kippbewegung zu bedienen. Klasse Recaro Schalen-sitze sorgten für den nötigen Seitenhalt. Reichlich Leder für Luxus. In beige, rot oder schwarz war dieses zu haben oder natürlich in jeder Wunschfarbe, Gleiches galt für die Außenfarbe, wenn das Standardprogramm nicht ausreichte.

Alte Schule

Möglich, dass Spaltmaße und Lackqualität für ein 80.000-Euro-Auto nicht perfekt überzeugten, aber das wesentliche waren doch Fahrleistungen und Spaß, und hier überzeugte der GT auch die Fachpresse. Eine perfekte Gewichtsverteilung von 50:50, Heckantrieb, direkte Lenkung, wenig Gewicht, ein gieriger Motor, ein Getriebe ohne Zugkraft-Unterbrechung - der Artega GT war und ist eine gnadenlos agile und leichtfüßige Fahrmaschine. Das Happy-End wollte nicht gelingen. Die Finanzkrise sorgte für den letzten Tropfen.





Kurz vor dem Start schlitterte Paragon 2009 in die Insolvenz. Frisches Geld aus Mexiko entfesselte allerdings die Produktion endlich. 2010 wurden die ersten Autos ausgeliefert. Noch 2012 in Genf stellte man ein herausnehmbares und hinter den Sitzen verstaubares Glasdach vor. Im September 2012 wurde allerdings schon der letzte von gerade mal 153 Artega GT gebaut. Eigentlich

waren 500 pro Jahr geplant und weitere Modelle. Die Hoffnung auf Geld aus Asien verpuffte. Diesmal endete der Lebenslauf des wunderschönen GT endgültig und Artega reihte sich nach Gumpert und Wiesmann auf der Gedenktafel geplatzter deutscher Sportwagen-Träume ein.

Ruhe in Frieden

Neue Investoren brachten für die IAA 2015 noch einmal ein

weiteres Einzelstück hervor. Der Artega Scalo war nun ein Elektroauto mit zwei permanentmagnet-erregten Synchronmotoren mit 265 PS Systemleistung und 37 kWh-Akku für 400 Kilometer Reichweite. Auslieferungen sind keine überliefert. 2017 gab es mit dem Artega Scalo Superelletra mit vier E-Motoren und über 1.000 PS nicht nur ein weiteres kurzes Lebenszeichen, sondern auch

erstmal ein neues Modell. Bis heute spekuliert die Fachwelt, ob unter dem Spyker B6 Venator nicht doch ein proportional perfekt passender Artega GT schlummert. Kurios, als Geschwisterchen des geistigen Issetta-Nachfolgers sollte eigentlich der Artega Karo auf den Markt kommen. Ein Gericht stoppte die Rechtsstreitigkeiten.

Bernhard Reichel



Klassik: Wie das Tier im Emblem einzog

Tierisch gut VIII

Auch in dieser Ausgabe widmet sich Alexander Trimmel wieder Geschichten berühmter, unbekannter Embleme und deren tierischen Markenvertretern.



Artega

Was sich der legendäre Automobil-Namenkreator Manfred Gotta beim Kunstwort Artega genau gedacht hat, ist nicht überliefert. Wir entdecken jedenfalls das Wort „Art“ wie Kunst und melodisch vibriert der Ausruf Attacke über die Lippen. Sehr stimmig für einen leichten und agilen Mittelmotorsportwagen aus dem Designbüro Henry Fiskers. Das Emblem mit einem zehn Früchte tragenden und blattlosen Dornenstrauch und einem aufrechten Hund der Rasse Bracken, ist hingegen kein großes Geheimnis. Es ist eine leichte Abwandlung des Stadtwappen Delbrücks, der Heimatstätte von Artega. Der spitze Dornenbusch (Hagedorn) symbolisiert seit 1523 die amtsgewaltige Rechtsstellung der Stadt Delbrück und die zehn Beeren die entsprechende Anzahl an Stadtteilen. Der Hund steht für den eingegliederten Stadtteil Boke.

Fotos: Archiv Trimmel, Bernhard Reichel, Hersteller

Suzuki Snowfox

Knapp vor Einführung seiner aktuellen Sondermodelle initiierte Suzuki eine PR-Aktion in Kooperation mit Influencern. Diese verbreiteten das Gerücht, dass freilaufende Polarfüchse in der Salzburger Innenstadt gesichtet wurden. Fans schickten ihm angeblich ein Bild der Fuchsfamilie zu. Die Influencer baten ihre Instagram-Community um Hilfe, die Tiere zu finden und zu retten. Was nur wenige

bemerkten: In jedes der Bilder schummelte Suzuki seine neuen Sondermodelle hinein. Als der Gag schließlich aufgelöst wurde, sorgte dies erneut für reichlich Wind auf Social Media und in den Medien – unter anderem bei Antenne Salzburg und im Kurier. Die Schneefüchse sind stehen nun für Sondermodelle der Modelle Across, S-Cross, Swave, Swift und Vitara und sind an den Seiten als Emblem angebracht.



Ford Pinto

Der Pinto rundete von 1970 bis 1980 Fords amerikanische Modellpalette nach unten ab. Er sollte den europäischen Importwagen, allen voran Volkswagens Käfer, Paroli bieten. Ausgestattet mit zweitüriger Schrägheckkarosserie, umklappbarer hinterer Sitzbank, blattfederter Antriebsachse hinten sowie einem in Europa entwickelten Vierzylinder-Frontmotor. Als Pinto-Achillesferse erwies sich sehr bald ein bei Auffahrunfällen aufplatzender Tank, welcher für zahlreiche Fahrzeugbrände sorgte. Inoffiziell wurde die Haltung vertreten, dass es kostengünstiger wäre, nach Todesfällen mögliche Gerichtsprozesse in Kauf zu nehmen und entsprechende Entschädigungen zu zahlen, als das problematische Fahrzeugheck umzukonstruieren. Unumstritten und erfolgreich war jedoch der Pinto-OHC-Zweiliter-Vierzylinder, welcher auch im europäischen Ford Escort-Topmodell 2000 RS seinen Dienst in flotter Gangart versah.

AFM

Vor dem Zweiten Weltkrieg war Alexander Freiherr von Falkenhausen in lang als Konstrukteur tätig. Nach dem Krieg fuhr er seine Rennfahrerkarriere mit einem Monoposti, deren Motoren hauptsächlich auf BMW-Aggregaten der zeigten die Wagen mit dem Falken im auf BMW-Power vertrauenden - präsentierter AFM-Straßensportwagen mit Opel-Kapitän-Motor ging leider nie in Serie. von BMW, wo der spätere Schwiegervater von



Weltkrieg war Alexander Freiherr von Falkenhausen in lang als Konstrukteur tätig. Nach dem Krieg fuhr er seine Rennfahrerkarriere mit einem Monoposti, deren Motoren hauptsächlich auf BMW-Aggregaten der zeigten die Wagen mit dem Falken im auf BMW-Power vertrauenden - präsentierter AFM-Straßensportwagen mit Opel-Kapitän-Motor ging leider nie in Serie. von BMW, wo der spätere Schwiegervater von

ZWEI WELTEN. EINE GOLF-FAMILIE:

WITTMANN

The Leading Golf Courses



Kommentar: W.E. Randerer

Bitte laden

Elektrisch in der Stadt, auf Urlaubsfahrt – ohne Reichweiten- und Ladestress. Zu schön, um wahr zu sein?

Durch die Gewöhnung an Krisen als neue Realität und das erste Aufweichen überzogener EU-Regelungen ist die politische Sabotage Europas großer Leitindustrie Automobil erstmals verschoben. Die Nachfrage nach immer stärkeren, fossilbetriebenen und größeren Autos ist ungebrochen. Demokratisch gut, ökologisch geht sich das genauso wenig aus, um dies unter den bestehenden Regeln unterzubringen. Obwohl der WLTP-Verbrauchszyklus immer noch kaum die Realität widerspiegelt, ist die Lösung eine Welle an neuen Plug-in-Modellen und vor allem SUV. Um in vielen Ländern mit 100 Kilometern elektrischer Reichweite för-

derwürdig zu bleiben, wachsen die Akkus und damit Gewicht, Rohstoffbedarf, Produktionsaufwand sowie Straßen- und Achsbelastung gravierend. Um den immer komplexeren Aufwand und die Kosten irgendwie ausbalancieren zu können, müssen diese Fahrzeuge praktisch jeden zweiten Tag Strom „nuckeln“. In der Praxis passiert das kaum. Fuhrparkmanager berichten sogar von einer beachtlich hohen Zahl original verpackter Ladekabel am Ende der Dienstzeit der Autos. Die Folge, abgesehen von dem Energieaufwand bei der Akku-Produktion und den Folgen des Gewichts: der Verbrauch ist noch viel höher als bei Versionen,

bei denen meist derselbe Motor ohne Stecker auskommt. Den Kofferraum permanent mit Betonplatten zu füllen, hat denselben Effekt. Den Fahrzeugbesitzer kann man regulativ natürlich kaum in die Pflicht nehmen. Es liegt an der Politik, die technische Realität und Physik zu realisieren, von fanatischen Papierwerten abzurücken und Gesetze bzw. Steuern anzupassen. Ob eine reine Besitzsteuer dazu animiert, das Auto per se mal stehen zu lassen, ist nur eine von vielen Fragen. Besonders bizarr wird diese Technik bei kilometerarmen Sportwagen. Es gibt viel zu überlegen, aber es scheint, als ob alles so bleiben muss, wie es ist.

Funfacts: Kunststoff-Easter-Eggs

Tiefer Eindruck

Ein amerikanisches Startup hat es salonfähig gemacht: reichlich Hartplastik im Autoinnenraum. Wenn man schon damit leben muss, dann zumindest mit Humor, zumindest lenkt es davon ab. Abgesehen von den obligatorischen aber immer größeren und häufigeren Markenlogos, hinterlässt an jeder erdenklichen Position schon fast jeder Hersteller weitere amüsante Easter-Eggs, fest eingraviert im Kunststoff. Egal ob eine ganze Elchlandlandschaft am Frunkdeckel und Abalgefach des Volvos EX30 oder Sohlen- und Pfotenabdrücke im Subaru Forester. Im neuen Fiat 500 findet sich in der Türschale die Silhouette des ersten 500.

Seit zwei Jahrzehnten sind schon die Opel Haie legendär. Opel-Designer Dietmar Finger arbeitete damals am Handschuhfach des kommenden Corsa, der Deckel benötigte stabilisierende Querrippen im Kunststoff. Diese Rippen sind essenziell, um beim Öffnen des Fachs Stabilität zu gewährleisten. Während er zeichnet, schlägt sein Sohn vor, die Rippen wie einen Hai zu formen. Finger integriert diese Idee, zeigt sie dem damaligen Corsa-Chefdesigner Niels Loeb, der begeistert ist. Das Haifisch-Design wird schließlich in Serie produziert und findet sich nun überall wieder.



Buchtipps

Die Tesla-Files

Elon Musk – Mächtigster Mann der Welt. Tesla machte ihn zum dreihundertfachen Milliardär, mit seinem Satellitennetzwerk Starlink beeinflusst er das Kriegsgeschehen in der Ukraine. Sein Social-Media-Netzwerk X nutzt Musk als Bühne für seine Propaganda. 2024 kaufte er sich auch noch in die US-Regierung ein. Musk inszeniert sich als Retter der Zivilisation.



Iwersen, Sönke & Verfürden, Michael
C.H. Beck
Hardcover, 27,50 Euro
ISBN 978-3-406-83015-0

Die Investigativjournalisten Sönke Iwersen und Michael Verfürden reißen in diesem Buch Musks Fassade ein. Sie analysieren interne Tesla-Daten, werten Gerichtsakten aus und sprechen mit Kunden, Mitarbeitern und Hinterbliebenen. Ihre Recherchen zeigen einen Konzern außer Kontrolle und einen Chef ohne Skrupel. **Sie sind ein Vorgeschmack darauf, was die Welt von Musk als erstem globalen Oligarchen zu erwarten hat.** „Ich habe kein Problem damit, gehasst zu werden“, sagt Elon Musk. Seine Biografie gleicht einer Kaskade von Kämpfen – mit seinen Mitarbeitern, seinen Geschäftspartnern und in seinen privaten Beziehungen. Nun ist er der Schattenpräsident der USA und greift über sein Netzwerk X weltweit in die Politik ein. Musk geriert sich als Schutzpatron für rechte und rechtsextreme Politiker. Die preisgekrönten Investigativjournalisten Sönke Iwersen und Michael Verfürden zeichnen das Porträt eines libertären Techno-Autokraten, der keine Grenzen akzeptiert. Sein Motto: Die Welt gehört ihm, alle anderen leben nur darin.



FANREISE ZUR RALLYLEGEND 2025

[AUSNAHMEZUSTAND IN] SAN MARINO

**03.-06.10.2025**

4 TAGE | 3 NÄCHTE | (FR-MO)

FRÜHBUCHERPREIS**p.P. im DZ: € 499,-**

gültig bei Buchung bis 31.05.2025

**OFTMALS
KOPIERT -
NIEMALS
ERREICHT!**

**GRUPPEN-
RABATT
SICHERN:**
Ab 10 Personen
1 x FREIPLATZ IM DZ
(eine Rechnung,
eine Zahlung,
eine Einstiegsstelle)



**Ihr Profi in Sachen RallyLegend:
Erfolgreiche Durchführung
seit mehr als 14 Jahren!**

REISEVERLAUF:

1. Tag: Anreise nach Riccione (Abfahrtsrichtzeit St. Pölten/Schwertberg ca. 01:30 Uhr). Ankunft gegen 16.30 Uhr. Zimmerbezug und Abendessen oder Transfer zur Nacht-Sonderprüfung
- 2.-3. Tag: Besuch Rally-Legend San Marino (Service-Zone & mind. 2 Sonderprüfungen)
4. Tag: Heimreise nach Österreich

IHRE INKLUSIVLEISTUNGEN

- Busfahrt im modernen Reisebus
- 3 x Übernachtung inkl. Frühstück im bewährten 3*-Hotel in Riccione
- 1 x Transfer Nachtsonderprüfung ODER Abendessen am Anreisetag
- Transferfahrten zur Rally Legend nach San Marino (Service-Zone & Sonderprüfungen)
- 1 x Rallye-Heft pro Buchung
- Organisation vor Ort durch erfahrenen Rallylegend Busfahrer

ZUSTIEGSMÖGLICHKEITEN:

ROUTE WEST: Schwertberg - Linz/Hauptbahnhof - Ansfelden/Raststation Landzeit - Voralpenkreuz/Raststation Landzeit - Salzburg/Schwarzenbergkaserne - St. Michael im Lungau/Park&Ride - Arnoldstein/Raststation Südrast 3-Ländereck

ROUTE OST: St. Pölten/Raststation Rosehill Foodpark - Alland/Raststation Autogrill - Guntramsdorf/Raststation Oldtimer - Graz-Kaiserwald/Raststation Landzeit - Preitenegg/Raststation Oldtimer Pack

Mindestteilnehmer pro Route: 30 Personen



Leserfragen

Sie fragen, ich helfe Ihnen weiter

Mag. Andrea Waldmann

ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

www.ra-waldmann.at



In dieser Ausgabe beantworte ich Ihre Fragen zum Wiener Parkpickerl. Wenn Sie auch mal strittige Fragen haben, schreiben Sie uns doch.

Gerda S. fragt: Ich habe ein Parkpickerl für mein Auto, das aber in der Werkstatt ist. Ich habe einen Leihwagen von der Werkstatt bekommen. Muss ich dafür ein Parkpickerl beantragen oder gilt das Parkpickerl von meinem Fahrzeug automatisch?

Das Parkpickerl ist rechtlich an das Fahrzeug gebunden und wird nicht automatisch auf ein anderes Fahrzeug übertragen. Für Leihfahrzeuge aus der Werkstatt kann jedoch eine temporäre Ausnahmegenehmigung beantragt werden, wenn das eigene Fahrzeug nicht verfügbar ist. Voraussetzung ist ein Nachweis über die Werkstattdauer und das Ersatzfahrzeug. Die Ausstellung erfolgt auf Antrag bei der MA 65. Ohne diese Genehmigung ist das Parken trotz vorhandenen Pickerls nicht erlaubt, und es droht eine Verwaltungsstrafe. Fragen Sie in Ihrer Werkstatt nach, meist bekommt man diese Ausnahmegenehmigung dort.

Helena B. fragt: Ich habe ein Parkpickerl und habe trotzdem eine Parkstrafe in meinem Wohnbezirk erhalten. Wie dass?

Das Parkpickerl gilt grundsätzlich im eigenen Wohnbezirk. Es gibt oft gesondert gekennzeichnete Zonen, wie etwa in Geschäftsstraßen oder stark frequentierten Bereichen, in denen man selbst mit Parkpickerl nur eine bestimmte Zeit lang parken darf. In diesen Zonen muss die Einhaltung der erlaubten Parkdauer mittels Parkuhr oder elektronischen Parkscheinen nachgewiesen werden. Wird die höchstzulässige Parkdauer überschritten, riskiert man eine Verwaltungsstrafe.

Marco U. fragt: Ich habe vergessen, mein Parkpickerl zu verlängern. Gibt es eine Toleranzfrist? Und kann ich theoretisch jeden Tag bestraft werden, bis ich es verlängert habe?

Nein, es gibt keine Toleranzfrist. Das Parkpickerl ist ab dem Ablaufdatum nicht mehr gültig. Wer mit abgelaufenem Pickerl in der Zone parkt, wird so behandelt, als hätte er kein gültiges Pickerl – es droht also eine Strafe. Eine nachträgliche Verlängerung ändert daran nichts. Es empfiehlt sich daher, rechtzeitig eine Verlängerung bei der Behörde zu beantragen oder online durchzuführen.

Ja, es ist möglich, dass man täglich bestraft wird. Jede einzelne Übertretung kann eine eigene Organstrafverfügung nach sich ziehen – in der Regel in Höhe von € 36 pro Verstoß. Ein nachträglich beantragtes Pickerl wirkt nicht rückwirkend.

Sebastian F. fragt: Ich habe ein Firmenfahrzeug, das nicht in Wien zugelassen ist, wohne aber in Wien. Bekomme ich trotzdem ein Parkpickerl?

Grundsätzlich kann auch für ein nicht in Wien zugelassenes Firmenfahrzeug ein

Parkpickerl beantragt werden, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Entscheidend ist, dass das Fahrzeug dauerhaft von Ihnen genutzt wird und Sie Ihren Hauptwohnsitz in Wien haben. Zusätzlich muss der Arbeitgeber bestätigen, dass das Fahrzeug Ihnen als Arbeitnehmer zur ständigen privaten Nutzung überlassen wurde. Die Stadt Wien verlangt hierfür eine entsprechende Nutzungsbestätigung des Arbeitgebers, aus der auch der Zeitraum der Überlassung hervorgehen muss. Ohne einen solchen Nachweis wird kein Parkpickerl ausgestellt, da der bloße Wohnsitz in Wien allein nicht genügt.

Patrick K. fragt: Ich habe mir ein zweites Auto gekauft und erfahren, dass ich dafür kein Parkpickerl bekomme, weil ich für mein erstes Auto schon eines habe. Ist das rechtens?

Ja, es kann pro Person nur ein einziges Parkpickerl beantragt werden. Sie könnten die beiden Fahrzeuge auf Wechselkennzeichen anmelden, denn in diesem Fall gibt es eine Ausnahme. In diesem Fall gilt das Wechselkennzeichen für beide Fahrzeuge. Das hat den Hintergrund, dass jede Person einen Parkplatz im öffentlichen Raum haben soll. Bei Fahrzeugen mit Wechselkennzeichen darf ohnehin nur das Fahrzeug, an dem das Kennzeichen gerade angebracht ist, im öffentlichen Raum abgestellt sein, sodass das Parkpickerl auch immer nur für ein im öffentlichen Raum abgestelltes Fahrzeug gilt.

Karin B. fragt: Ich erhielt unlängst eine Strafe we-



gen fehlender Parkmeterabgabe, dabei war ich gerade dabei, die Gebühr am Handy zu bezahlen. Der Kontrolleur meinte, ich hätte zu lange gebraucht. Dabei habe ich den Vorgang sofort gestartet. Wie lange habe ich nun wirklich Zeit dafür? Und muss ich tatsächlich einen Parkschein ausfüllen, wenn ich nur kurz auf jemanden warte und im Auto sitzen bleibe?

Rechtlich gesehen muss die Parkmeterabgabe entrichtet werden, sobald das Fahrzeug in einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone abgestellt wird. Einen bestimmten Zeitraum nennt das Gesetz nicht. Der Parkschein ist unverzüglich zu lösen und das Fahrzeug darf keinesfalls verlassen werden, solange der Vorgang am Handy nicht abgeschlossen ist. Parkgebühren müssen entrichtet werden, sobald das Fahrzeug abgestellt wird. Das umfasst sowohl das kurze Halten, als auch das Parken und ist unabhängig davon, ob man im Auto sitzen bleibt oder nicht. Man muss also auch dann einen Parkschein ausfüllen, wenn man nur kurz auf jemanden wartet und im Auto sitzen bleibt.

Gerhard F. fragt: Meine Lebenspartnerin ist Pilotin und auf ihr Auto samt Parkpickerl in ihrem Bezirk angewiesen, da es zu ihren Dienstzeiten keine öffentlichen Verkehrsmittel gibt. Wenn sie mich abends besucht, ist das Parken ein echtes Problem. Gibt es wirklich keine Möglichkeit, ein weiteres Parkpickerl für einen Zweitwohnsitz zu bekommen? Und wie sieht es rechtlich aus, wenn sie ihr Auto einfach auf einem Anhänger hinter meinem Wagen abstellt?

Leider ist es nicht möglich, ein zweites Parkpickerl für einen Zweitwohnsitz zu erhalten, auch wenn sich das viele wünschen würden. Das System ist auf den Hauptwohnsitz beschränkt, um die Parkraumbewirtschaftung kontrolliert zu halten. Die Idee, das Fahrzeug auf einem Anhänger abzustellen, klingt kreativ, jedoch ist auch dabei einiges zu beachten: Der Anhänger muss immer ordnungsgemäß mit dem Zugfahrzeug verbunden sein, weil er nicht „alleine“ stehen darf – egal ob beladen oder unbeladen. Das Fahrzeug Ihrer Lebensgefährtin muss auch ausreichend gesichert sein und darf nicht einfach „abgestellt“ werden. Verstößt man dagegen, riskiert man eine Verwaltungsstrafe. Sollte diese Variante längerfristig genutzt werden, könnte das auch als Umgehung der Parkmeterabgabe gewertet werden und nicht nur eine Nachzahlung derselben, sondern auch eine Verwaltungsstrafe nach sich ziehen.

Milo S. fragt: Ich habe bereits mehrere Strafen erhalten, weil ich beim Laden meines Ford Mustang Mach-E im Halteverbot gestanden bin – obwohl ich im-

mer innerhalb der erlaubten 15 Minuten nach Ladeende weggefahren bin. Ich bin mir sicher, dass ich nie länger dort gestanden bin. Was kann ich dagegen tun? Und wer muss im Zweifel nachweisen, ob die 15-Minuten-Toleranz eingehalten wurde – ich oder die Parkraumkontrolle?

In Wien gilt bei E-Ladestellen mit Halteverbot während des Ladevorgangs, dass das Fahrzeug nur für die Dauer des aktiven Ladevorgangs dort stehen darf. Nach dem Ende des Ladevorgangs wird eine Toleranzfrist von 15 Minuten eingeräumt – in dieser Zeit ist es erlaubt, das Fahrzeug noch am Ladeplatz stehen zu lassen, um z. B. den Ladevorgang zu beenden und wegzufahren. Wenn Sie diese Vorgaben eingehalten haben und dennoch eine Strafe erhalten haben, könnten Sie dagegen Einspruch erheben. In diesem Verfahren muss zwar grundsätzlich die Behörde beweisen, dass die Bestimmungen nicht eingehalten werden. Dazu reicht aber oft die Aussage eines Kontrollorgans aus. Ein Einspruch ist daher nach meiner Erfahrung nur dann erfolversprechend, wenn man selbst den Nachweis erbringen kann oder durch andere Nachweise erhebliche Zweifel an der Richtigkeit der Angaben der Kontrollorgane wecken kann und diese damit unglaubwürdig macht.

Otto B. fragt: Im letzten Winter habe ich zwei Anzeigen wegen fehlendem Parkschein bekommen, obwohl ich einen Behindertenausweis im Auto liegen hatte. Der war aber durch die Schneedecke nicht sichtbar. Warum erhalte ich dann überhaupt eine Anzeige? Gibt es bei Schneefall besondere Regeln? Kann ich die Zeit und Mühe für meine Einsprüche irgendwie geltend machen? Und warum bekomme ich gleich eine Anzeige statt nur eine Anonymverfügung?

Menschen mit einem gültigen Behindertenausweis sind in Wien in vielen Kurzparkzonen von der Parkmeterabgabe befreit, sofern der Ausweis gut sichtbar im Fahrzeug platziert ist. Die Sichtbarkeit ist dabei entschei-

dend: Ist der Ausweis nicht erkennbar – etwa durch Schnee, Eis oder schlecht einsehbare Positionierung –, kann die Parkraumüberwachung rechtmäßig eine Anzeige erstatten, weil aus ihrer Sicht die Ausnahme nicht vorliegt. Bei starkem Schneefall oder Eis gibt es keine besondere gesetzliche Schonfrist oder Sonderregelung. Die Verantwortung für die Sichtbarkeit des Ausweises liegt bei der Fahrzeuglenkerin bzw. dem Fahrzeuglenker. In solchen Fällen wird zwar im Verwaltungsverfahren oft mildernd berücksichtigt, dass der Ausweis vorhanden war, die Anzeige selbst ist jedoch zulässig. Für die Mühe und den Aufwand, die mit einem Einspruch verbunden sind, sieht das Gesetz leider keine Entschädigung vor. Warum es gleich zu einer Anzeige kam, kann mehrere Gründe haben: Wurde das Fahrzeug zB auf einem Behindertenparkplatz abgestellt, ist eine Anzeige üblich, weil erst in einem Verwaltungsstrafverfahren geprüft werden muss, ob es überhaupt einen Behindertenausweis gibt.

Stella W. fragt: Ich habe ein historisches Wochenendauto und möchte es unter der Woche mit einer UV-Schutz-Abdeckung schützen. Wenn ich das Auto auf der Straße abstelle: Reicht es, wenn das vordere Kennzeichen sichtbar bleibt, oder muss ich auch hinten eine transparente Stelle in die Plane nähen? Kann ich außerdem eine Strafe bekommen, weil man die § 57a-Plakette nicht sehen kann?

Wenn das Fahrzeug im öffentlichen Raum abgestellt wird, gelten auch für abgedeckte Autos die verkehrsrechtlichen Sichtbarkeitsvorgaben. Das bedeutet: Beide Kennzeichen – vorne und hinten – und die § 57a-Plakette müssen jederzeit vollständig und gut lesbar sein, sonst liegt eine Verwaltungsübertretung vor. Grund dafür ist, dass nur zugelassene Fahrzeuge und solche mit gültiger Plakette im öffentlichen Raum abgestellt werden dürfen. Wäre es ausreichend, wenn man nur ein Kennzeichen sieht, könnte rein theoretisch irgendwo ein nicht zugelassenes Fahrzeug mit dem zweiten Kennzeichen stehen.



LEISTBARE E-MOBILITÄT
IN TOP-AUSSTATTUNG MIT
KARAOKE-FUNKTION UND
BIS ZU 322 KM REICHWEITE.
VON ÖSTERREICHS NR. 1*
BEI PRIVATEN E-AUTOS.



BYD DOLPHIN SURF ab € 19.990,-*

Stromverbrauch: 15,5 - 16,0 kWh/100 km; CO₂-Emission: 0 g/100 km; Reichweite kombiniert bis zu 322 km.*

*Unverbindl. empfohlener, nicht-kartellierter Aktionspreis. Preis beinhaltet € 390,- für das Österreich Paket, sowie € 2.790,- Einführungsangebot inkl. MwSt. nur für Privatkunden. Gültig bei Kaufvertrag bis 30.09.2025 bzw. bis auf Widerruf bei allen teilnehmenden BYD Partnern. Werte jeweils kombiniert, nach WLTP-Prüfverfahren. Antriebsbatterie-Garantie: 8 Jahre oder 200.000 km. Quelle: Statistik Austria Private BEV Zulassungen 01-03 2025. Symbolfoto. Druckfehler, Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Stand Mai 2025.



BYD
BUILD YOUR DREAMS